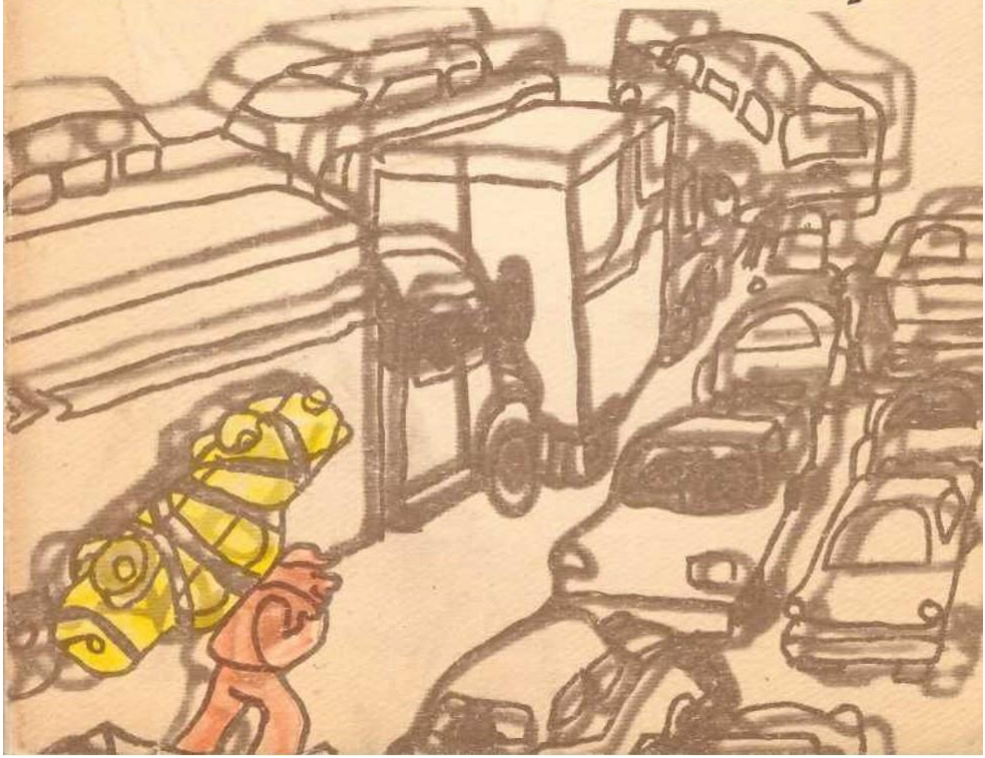
CARTEA DE VACANȚĂ

dan ursuleanu

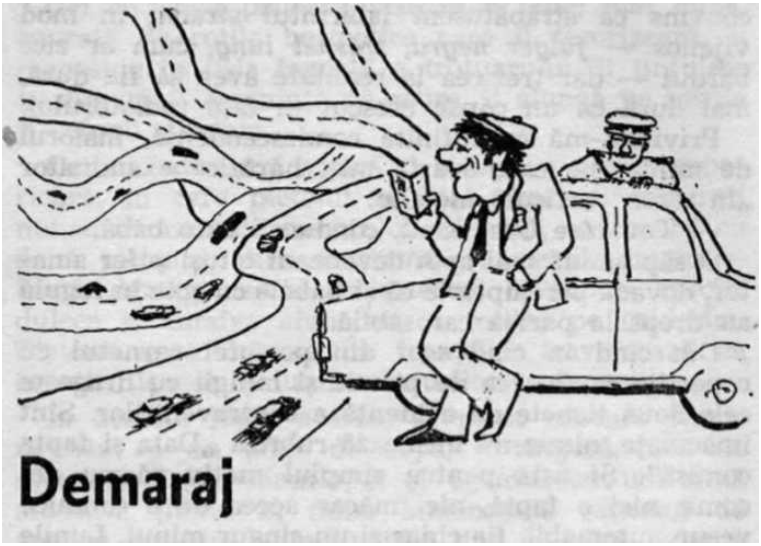
UMOR PE PATRU ROȚI



dan ursuleanu

UMOR PE PATRU ROTI

(Automobilul la intersecţia… hazului)



Autorul acestor rânduri a obţinut mult râvnitul permis rozaliu de conducere în ultima zi a lunii ianuarie 1977. Eram al 414 692-lea victorios în bătălia cu examenele școlii de șoferi amatori, cel puţin așa reiese din pomenitul document.

Cu câteva zile înainte coborâsem, lac de sudoare, dintr-o Dacie 1300 de examen, după ce străbătusem tot felul de străzi, altă dată bine cunoscute, dar care, privite de la volan, îmi păreau a aparţine unui oraș cu totul străin mie. Îmi aduc aminte că pe acel traseu, hotărâtor pentru destinul meu de viitor conducător auto, arborasem un surâs crispat pe buze, dăruit în mod egal tuturor pietonilor nimeriţi în zonă, pe care îi invitam astfel să treacă strada indiferent dacă aveau sau nu această intenţie. Eram convins că străbătusem labirintul stradal în mod vijelios — *fulger negru, trăsnet lung,* cum ar zice bardul — dar trezirea la realitate avea să fie dură, mai dură ca un copac crescut în faţa radiatorului.

Privindu-mă cu infinită condescendenţă, maiorul de miliţie pe care soarta mi-l hărăzise examinator în teren, articulă metalic:

— Tovarășe Ursuleanu, conduceţi ca o babă.

O săptămână mai apoi deveneam totuși șofer amator. Dovadă peremptorie că și babele cu acte în regulă au drept la partea carosabilă.

Din când în când scot din portofel carnetul cu copertile ca floarea de piersic și mângâi cu dragoste cele două tichete de evidenţă a contravenţiilor. Sunt imaculate, nimic nu întinează rubrica „Data și fapta comisă”. Și asta pentru simplul motiv că

nu am comis nicio faptă, nici măcar aceea de a conduce vreun automobil, fie chiar și un singur minut. Lunile trecute, teoretic am depășit de mult stagiul lămâiei, vechimea permisului de conducere mă apropie de șoferii experimentaţi, dar eu tot la începutul începutului sunt, ba chiar și mai rău, gândind că timpul șterge totul, inclusiv deprinderile și cunoștinţele clădite la școala de șoferi amatori.

Când, peste cine știe cât timp, mă veţi observa iată la volan, aveţi grijă de voi, oameni buni. Pe mine să nu contaţi!

Așadar, tot ce urmează să vă povestesc are girul perfectei obiectivităţi. Fac parte cu drepturi egale în ambele tabere. Și din aceea a șoferilor, deși fără portofoliu, și din aceea a pietonilor. Pot fi un arbitru imparţial în lupta, veche cât secolul, a celor cu două picioare contra celor cu patru roţi. Căci spun cu mâna pe inimă și viitorul să mă contrazică dacă a avea argumente, e o luptă.

Cei cu două picioare visează o lume mai bună, epurată de roţile bezmetice care îi terorizează, îi înghesuie în fâșia îngustă a trotuarului, îi ţintuiesc la stopuri, îi amenință pe zebre, îi alungă pe insule și refugii stradale.

Cei cu patru roţi aspiră și ei la o societate superioară, în care pietonii să mai poată fi admiraţi numai în muzeele trecutului. Pietonii, acei melci cu două picioare, care destramă, șicanează, fragmentează, dezorganizează, transformă în slalom special dulcea și cursiva alunecare a roţilor pe caldarâm.

Pietonii care mișună ca furnicile, traversează ca orbeţii, ţâșnesc în lumina farurilor ca iepurii.

În această luptă acerbă, în acest concurs eliminatoriu ca un meci de cupă, o singură rază de speranţă: legea circulaţiei și agentul cu uniformă albastră, ţinând în mâna înmănușată carnetul de amenzi, precum zeiţa justiţiei ţine în mână balanţa dreptăţii. Cu singura deosebire că agentul de circulaţie — aţi ghicit, despre el e vorba — nu are ochii legaţi. Dimpotrivă, privirea lui mereu vigilentă baleiază în susul și în josul traficului rutier, descoperind cu o răbdare de Sisif modern, ceas după ceas, zi după zi, an după an, cele două picioare care distorsionează, cele patru roţi care rup echilibrul bunului simţ. Acolo, în postul său expus intemperiilor meteorologice, miliţianul veghează ca străvechea luptă dintre oștile trotuarului și cele ale carosabilului să se dispute cu armele cavalerismului.

Șofer — pieton — agent de circulaţie. Iată sfânta treime a reţelelor rutiere, patronând fără nicio secundă de răgaz marea epopee a secolului XX pe care, cu voia dumneavoastră, îmi îngădui să o numesc…

AUTO — STORY

Până când victoria va înclina de partea uneia din tabere, până când pietonii vor cuceri definitiv străzile și șoselele, jucând șotron în mijlocul intersecţiilor, sărind capra pe trecerile de nivel, sau dimpotrivă, până când automobilul va pune pe fugă ultimul pieton din marile centre urbane, izgonindu-l spre creierul munţilor și semnalând biruinţa prin coruri de claxoane stridente…

Ei bine, până atunci această carte nu trebuie să lipsească din bibliografia obligatorie pentru amândouă părţile beligerante.

Acestea fiind zise, să ne alegem ca moto al lucrării, cunoscutele versuri ale cântecului popular — citez în memorie –:

Fă-mă mamă cu noroc grămadă
Și aruncă-mă pe autostradă

…și să ne exprimăm satisfacţia că în tematica leasă de noi le suntem superiori lui Homer, lui Dante și chiar lui Shakespeare, scriitori cu oarecare ton epopeic, dar total ignoranţi la capitolul auto.

Așadar, vom semnala stânga, cum scrie la regulament, și vom demara, ieșind în lumea largă și veselă a automobilului…

Mașina noatră cea de toate… visele

Savanţii au decis: când omenirea doarme, ea se împarte în două categorii.

a) Cei ce visează alb-negru.

b) Cei ce visează colorat.

Ce vreţi, de când cu mersul biruitor al civilizaţiei, nici în somn nu mai scăpăm de ştiinţă.

Savanţii au tras această concluzie fără să consume prea multă fantezie, pur și simplu punând semnul egalităţii între vis și cinematograf. Ei ar fi putut merge și mai departe, inventariind categoriile de vis mut și vis sonor — oricine a dormit într-un internat școlar a identificat și aceste aspecte — și chiar categoriile de vis normal, vis lat și vis panoramic, în funcţie de varietatea dimensională a frunţilor pe al căror ecran interior rulează visele.

Dar să nu stăruim în a avansa pe o pistă falsă. Căci de când automobilul a dat buzna în viaţa planetei, întreaga clasificare evocată anterior se clatină. Iaţă de ce vă propun, bazat pe studiul câtorva mii le cazuri, o nouă împărţire a viselor.

COMUNICARE ȘTIINŢIFICĂ

Tema: Clasificarea viselor în era auto.

Punctul 1 — Visele se împart în două categorii:

a) Vise color-simple.

b) Vise color-metalizate.

Aici se termină punctul 1, tema și comunicarea.

Să recunoaştem, bărbaţi ai globului terestru, că ne bolnăvim de visul — era să spun virusul — autoturismului încă de mici copii. Tocmai de aceea, o reclamă comercială auto născocită de un francez sesiza această realitate elementară în

următorii terleni: „Dintre toate bolile copilărești, mașina este cel mai greu de vindecat la bărbaţi”.

De la bărbaţi, boala visării color-simple sau color metalizate s-a răspândit și la femei. Bărbatul, fire mai rudimentară, visează pur și simplu să facă rost de o mașină. Femeia, fiinţă cu mult mai nuanţată, poate despica firul visului în două. Adică să opteze pentru una din variantele…

— mașină

— bărbat cu mașină

ceea ce pentru ele este cam același lucru. Ba chiar a două alternativă ar fi și mai surâzătoare, oferind pe lângă mașină și o anexă foarte utilă — conducătorul auto aferent. Mi-e greu să recunosc, dar și din acest punct de vedere femeile sunt mai deștepte decât bărbaţii. Nu mă mai mir, aşadar, că acele fiice ale Evei care ajung totuși până la urmă să șofeze personal și nu prin interpuși, acaparează primele locuri în clasamentele ce oglindesc rezultatele disputei sexelor pentru supremaţie în arta conducerii auto. Un original concurs cu premii a fost organizat de un ziar englez, cu întrebarea: de ce femeile sunt mai buni șoferi decât bărbaţii? Cel mai bun răspuns a venit din partea unei gospodine cumsecade: „Pentru că femeia îşi tratează maşina ca pe un soţ, iar bărbatul şi-o tratează ca pe o soţie”. Morala fabulei — fiţi buni, fiţi blânzi cu visul dumneavoastră color, fie el simplu sau metalizat, și căsnicia va merge strună.

Căsnicia poate, dar ce ne facem cu colegii, cu prietenii, cu vecinii care nu și-au materializat încă visul? Cum să păşim cu fruntea sus, fără să roşim, cei 2 — 3 metri de la poartă până la bordură, până la portiera scumpei noastre mașini, sub privirile invidioase ale celor ce strâng din dinţi și iau cu asalt tramvaiele, călcându-se pe picioare, rupându-și nasturii și șuierându-și reciproc, veninos, celebra răutate: „Nu-ţi place? ia-ţi mașină mică!”

Invidia este un sentiment extrem de răspândit, iar scriitorii, de dragul realismului, s-au văzut nevoiţi să-i dea drept de cetate în multe cărţi ale lor. Ba chiar i s-a dedicat o scriere în exclusivitate; un best-seller literar american, inventariind toate aspectele posibile și probabile ale invidiei, are ca titlu memorabila propoziţiune:

Mercedesul meu e mai mare decât al tău.

În era auto, mașina a devenit un izvor substanţial al invidiei omenești. Cei tari acceptă riscul de a se lăsa invidiaţi. Cei șovăitori bat în retragere. Umo ristul francez Georges Courteline recunoștea, într-un interviu acordat presei, că a renunţat irevocabil la vis. „N-am automobil. Mai întâi, pentru că acest mijloc de locomoţie te costă prea scump. Și pe urmă, pentru că un individ simţit n-ar putea afecta tot timpul transportul bietei sale persoane”.

Astfel Courteline ajunge, pe o altă cale a raţionamentului, la aceeași concluzie a filosofiei de bun simţ care sălăşluiește în fiecare dintre noi. Anume că șoferul e o persoană destul de pricepută să conducă o mașină și destul de inteligentă să nu şi-o cumpere.

Asta ne spune filosofia. Dar demonul auto face pulbere orice filosofie. Și iată-ne destul de nepri cepuţi ca să conducem o mașină și destul de puţin inteligenţi ca să ne-o cumpărăm. Automobilul-vis, automobilul-obsesie pătrunde în fiinţa noastră implacabil, transfigurându-ne gândirea, făcând *tabula rasa* cu timpul și spaţiul și clădind pe ruinele celor două coordonate o a treia, sintetică — VITEZA.

Adevăratul automobilist, atins de bacilul volanului, iste persoana care privind un pian îi dă târcoale neîncrezător și se întreabă cu mirare:

— Mă tot uit și nu înţeleg. Unde are a treia pedală și ce viteză prinde?

Iar atunci când tot el intră într-un magazin cu articole de marochinărie, dialogul se desfășoară cam așa…

— Aș dori o pereche de mănuși cu găuri, pentru volan.

— Ce număr?

— 10-B-41412.

Până și un ghid de la British Museum, cetăţean serios și cu respectul meseriei, devenit într-o zi posesor al permisului de conducere auto, și-a cam dat în petec pe când explica vizitatorilor semnificaţia unei statui grecești reprezentând o femeie ce conduce un car de luptă: „Priviţi cu atenţie! Este puţin probabil că această domnișoară ar fi putut circula în zilele noastre. Observaţi cum întinde mâna spre dreapta, dar carul virează la stânga!”

Contaminaţi de *automobilită*, nenumăraţi meseriași onești, apreciaţi de clientelă, s-au trezit iluminaţi peste noapte de năstrușnice revelaţii. Un tâmplar de mobilă din Hamburg a construit un pat cu roţi, cu motor și cu volan, pe care l-a înregistrat la circulaţie. Tot așa au apărut pe diferite șosele ale globului automobilul-cadă de baie, butoiul-automobil, automobilul-pian. Tot ce-ţi trece prin minte poate deveni automobil, dar medalia îşi arată și reversul: automobilul se convertește și el nu te miri ce. Municipalitatea orașului italian Lodi a dispus ca una din victimele tamponate și rău turtite ale carambolajelor rutiere să fie înnobilată la rang de monument. Înălţat pe un soclu impozant, defunctul automobil ales pentru eternitate, ruginit și cu roţile în sus, poate fi admirat în prezent pe post de statuie incriminatorie a poluării.

O mașină poate face propagandă pentru conservarea mediului ambiant și fără să-și dea obștescul sfârșit. Ideea i-a venit unui fermier din Arizona, care și-a placat integral autoturismul cu iarbă sintetică, în amintirea mult iubitelor sale pășuni căzute pradă expansiunii industriale. Un alt îndrăgostit de vegetaţie și-a construit un automobil care imită perfect forma de… morcov. De la capotă până la carotă nu e decât un singur… pas!

O, dar câte lucruri minunate nu se pot face dintr-un automobil. Cu un minimum de fantezie el poate fi transformat în barcă și cu răbdarea treci marea, zice proverbul. Iar dacă la răbdare mai adaugi și două vâsle, te poţi încumeta să treci și Atlanticul, așa cum a îndrăznit un june temerar din ţara Fiatului. Un inginer francez a lipit unui mini-turism două aripi și l-a făcut avion. Un polonez întreprinzător la transformat în incubator de păsări. Alţi și alţi ingenioși, privindu-și cu ochi expert automobilul, au știut să vadă în el o crescătorie de ciuperci, un coteţ de iepuri, o cameră de joacă pentru copii sau — eliminând motorul și deschizând larg

portbagajul — o iesle sistematică pentru bovine.

În fine, la antipod, căci întotdeauna trebuie să se găsească unul care să fie la antipodul celorlalţi, deci tocmai în îndepărtata Australie, un flăcău cu dinţii zdraveni și cu stomacul nemofturos a deslușit în maşina sa irezistibile delicii gastronomice. El a pariat — și a câştigat — că-și va mânca automobilul bucată cu bucată, în decurs de 5 ani. Nimic de mirare, organismul omului are nevoie și de ceva ier, iar fiecare e liber să și-l ia de unde crede de cuviinţă.

Unii preferă să-și mănânce maşina, alţii nu rezistă tentaţiei de a şi-o bea. De altfel, s-au văzut cazuri în care au fost băute și proprietăţi cu mult mai mari. Cum spunea odată un creator de aforisme, viciile sunt nenumărate, doar virtutea e una singură.

Iar automobilul poate deveni un excelent aparat de măsură a virtuţii. Mi-aduc aminte că într-o noapte de revelion mi-a atras atenţia o femeie aflată cam la a doua tinereţe și care se uita la soţul ei ca la Făt-Frumos, deși nu era nici pe departe cazul. Iubirea ei conjugala, ce înfruntase peste trei decenii de convieţuire casnică, mi s-a părut atât de frapantă, atât de vie, atât de exemplară, încât nu m-am stăpânit să pun întrebarea:

— Doamnă, de când datează această frumoasă dragoste?

— O, cam de multișor… a răspuns doamna, roșind ușor. Mai precis… de 34 310 kilometri. Atât arată kilometrajul mașinii noastre.

Un automobil bun e, cum se vede, o chezășie pentru o iubire de cursă lungă. Dar care e automobilul bun și care nu? Cum se alege o mașină ca lumea? Cilindreea, capacitatea, gabaritul, formatul, coloritul, consumul sunt tot atâţia factori care orientează alegerea. Și e bine că există așa de mulţi parametri auto, asta permite o sumedenie de combinaţii mentale, conform temperamentului fiecăruia dintre noi, puterii de cumpărare, aspiraţiilor și „ru găminţilor” nevestei. După ce am combinat factorii, deci am optat pentru tipul de automobil cel mai convenabil, ne mulţumim și cu ce se găsește la ea pătul lunilor de așteptare. Căci o mașină se așteaptă.

Nu numai autobuzul sau troleibuzul, se așteaptă și automobilul, în baza unei interminabile liste de in scrieri și de priorităţi, care ne dovedește încă o dată (dacă mai este nevoie) că suma viselor depășește totalul realităţii.

Interesant e că dacă noi, visătorii, ne alegem mașina după anumite criterii, și ea face cu noi același lucru. E un adevăr cunoscut, pe baza unei vechi experienţe, de toţi autostopiștii pământului.

Un scriitor englez, candidat la titlul de campion al autostopului, ce se atribuie anual în Marea Britanie, a alcătuit un clasament al șanselor pe care le are omul de a fi culeș din drum de o mașină, în funcţie de aspectul exterior al celui ce flutură mâna. Pe primul loc se află ţinuta scoţiană, chiar înaintea redutabilei uniforme de jandarm. Motivul e că, de la distanţă, orice scoţian pare o… scoţiană, iar politeţea șoferului la femei se cunoaşte.

A, dar există și locuri codașe! Pe ultimele locuri ale clasamentului mai sus pomenit figurează persoanele cu barbă — deci bărbaţii sută la sută — și bătrânii.

Iar dacă ești și bătrân și bărbos, ia-ţi adio de la autostop și du-te cu trenul! O fi senectutea obiect de respect și veneraţie, dar nu pe șosele.

Totuși, orice regulă cu excepţia ei. Există bătrâni bărboși venerabili chiar și în zbuciumata istorie a volanului. În anul 1975, direcţia circulaţie din Republica Federală Germania a înființat premiul „70 de ani de conducere fără accident", pentru a-l acorda unui singur om, Alexander Jordan din orășelul Mossbach. Când și-a primit premiul, moș Jordan — cum altfel poţi să-i spui unui nonagenar? — era încă în plină vigoare automobilistică. O mai fi și acum, dacă o mai trăi, că de n-ar fi, nu s-ar povesti. Lertaţi-mă că m-a subjugat tonul de basm, dar 70 de ani pe drumurile publice fac cât un basm, cât un întreg auto-story. Argument că visul poate fi trăit până la eroziune, până la lehamite, până la somnul cel lung fără vise.

Visaţi, prieteni, lăsaţi-vă legănaţi de dulcea ispită color-simplă sau color-metalizată, speraţi că în strânsă simbioză cu ea vă veţi răsfăţa șapte decenii în tra ficul rutier. Și nu plecaţi urechea la spusa celor ce vor să vă tulbure liniștea cu cifre statistice[1]. Iată-le:

200 bucăţi pe oră.

Aceasta este „viteza" cu care merg la cimitirul specializat autoturismele din Franţa.

Acolo visele se descompun anual în:

— 500.000 tone oţel
— 130.000 tone fontă
— 30.000 tone aluminiu
— 7.000 tone aramă
— *Etcaetera* (mii de tone)

Uneori fericirea personală trebuie plătită cu ignoranţa în materie de cifre.

[1] Cei cu nervii slabi să sara peste pasajul următor (n.a)

Importanţa automobilului poate fi apreciată și după faptul că diferitele chipuri ale acestui răspândit mijloc de transport au pătruns masiv pe poarta filatelici.

Un fleac, veţi zice.

Eroare, nu e chiar un fleac. Nu oricine și cu atât mai mult nu orice poate dobândi onoarea de a se lăfăi pe timbrele emise de administraţiile poștale ale planetei. Bicicleta e cu mult mai veche, dar abia apare ici-colo, pe vreo marcă poștală de 3 parale.

A pătruns în filatelie modest, pe scara din dos, ca o rudă săracă a celor patru roţi ce e. În schimb, mașina a dat năvală și aici, așa cum năvălește ea peste tot, devenind o suculentă temă de colecţionare în clasoarele amatorilor.

Am ajuns la o răscruce a ideilor.

Din acest punct am putea continua vorbind despre mărcile *cu* automobile. Dar pe dumneavoastră, conducători auto serioși, vă interesează mai mult măr cele *de* automobile. Dând curs voinţei majorităţii, pe această cale vom avansa.

Mărcile și tipurile, iată ce știe pe de rost, murmurându-le până și în somn, orice copil al timpului nostru. Nu trebuie să ne mai surprindă, de vreme ce cvasi-unanimitatea pruncilor părăsesc maternitatea la bordul unei mașini oarecare, după ce tot cu automobilul mămica lor a ajuns în goană la locul minunatei fapte. Și asta n-ar fi încă nimic, dar rapoarte publice americane informează că anual, în S.U.A., câteva sute de copii se nasc de-a dreptul în automobil, fenomenul fiind în continuă creștere.

Legile americane pretind ca, la înregistrarea nou-născuţilor pe patru roţi, să se indice în certificatul de naștere și numărul mașinii în care a avut loc evenimentul. Iar compania de automobile Ford a supralicitat ideea, propunând ca, pe lângă număr, actul de naștere să menţioneze și marca mașinii.

Venirea pe lume a unui copil poate fi speculată, cu puţină fantezie, în beneficiul

firmei. Drept care, într-un birou al maternităţii de năzdrăvănii publicitare pentru celebrul trust de automobile s-a născut sloganul:

Sute de babies americani au optat pentru FORD.
Maturi, urmaţi-le exemplul!!

În pofida reclamelor, nu e la îndemâna oricui să opteze pentru Ford. De regulă, aspiraţiile sunt cu mult mai… rezonabile. Acum câţiva ani un mărunt funcţionar din localitatea franceză Aix-en-Chapelle s-a dus la talciocul de maşini din marginea urbei.

Pasămite era dispus să-şi prăpădească toate micile lui economii pe o maşină de un tip cât mai vechi, întrucât moda rablelor antediluviene bântuie violent printre colecţionarii apuseni de mărci auto. Funcţionarul nostru a pus ochii pe un Chevrolet-1938, s-a târguit aprig cu posesorul, s-a jeluit că nu merită, s-a jurat că nu are, dar până la urmă tot s-a scor monit prin buzunare după 1 600 de franci, ultimul preţ. Au bătut palma, au băut aldămaşul şi noul proprietar şi-a luat dărăpănătura în primire. Natural, fuga imediat la Service-Auto, pentru un consult minuţios al Bătrânei Doamne. Acolo, *O, mon Dieu!* – mecanicul descoperă un planşeu dublu sub care se aflau 2000 de monede, franci aur bătuţi pe muchie.

Mai există deci şi maşini care se plătesc singure…

Apropo de cumpărători, istoria, generoasă cum e ea, a reţinut — între atâtea alte mărunţişuri — până şi numele celui dintâi cumpărător al automobilului.

Curajul nebunesc al francezilor, care a alimentat o copioasă galerie de cascadori iluştri, nu s-a dezminţit nici de această dată. Căci numele lui *monsieur* Vurpillod (aşa îl chema pe respectivul temerar) trebuie aşezat în galeria marilor aventurieri ai lumii. Altfel nu-mi închipui cum un om normal, în anul de graţie 1890, a îndrăznit să plătească peşin o sumă exorbitantă spre a achiziţiona o „trăsură fără cai”, un Peugeot cu motor Daimler, fabricat sub licenţă Panhard-Levasseur. Ajunge să căutăm în albumele cu vechi mărci auto imaginea acelui Peugeot caraghios şi deloc încurajator, pentru a admira riscul calculat, puterea de stăpânire a emoţiilor, de care a dat dovadă domnul Vurpillod, păşind pe terenul virgin al automobilismului.

Dacă acum un secol maşinile nu excelau încă la capitolul estetică — primii designeri aveau să se nască mai târziu —, astăzi ele sunt cu adevărat expresia artei unor carosieri de mare talent. Carosierul face, iar gustul îndoielnic al unor beneficiari strică. Abţibilduri, inscripţii pictate sau aplicate, benzi adezive în culori concurează la transformarea multor automobile în sorcove ambulante. Pe care neobosita gură a lumii le sancţionează prompt, fără menajamente:

Unul — Ai auzit? Filipoiu şi-a cumpărat maşină…

Altul — Da? Şi ce model e?

Unul — Model a fost la început. Acum e un exemplar oribil.

Oribil sau nu, „exemplarul” e la sufletul lui Filipoiu, răspunde cel mai bine idealului său de frumos, sensului pe care Filipoiu îl dă perfecţiunii. Nu toţi îşi pot oferi însă automobilul dorit. Până şi o vedetă internaţională de talia — şi la propriu

și la figurat

— Lui Demis Roussos, pe care nu-l putem bănui de jenă financiară, suspină fără speranţă după maşina inimii sale. Culmea e că visul popularului cântăreţ se găsește realmente pe toate drumurile: Fiat-500. Dar când tragi la cântar peste 130 de kilograme, asta e situaţia, nu ai voie să te înamorezi de un mic-litraj. Nici măcar nenumăraţii *fan-i* ai lui Demis, cu toată ardoarea lor, nu l-ar putea vârî pe idol între volanul și scaunul micuţului automobil.

Unde nu-i, nu-i.

Raportul dintre mini-autoturism și ocupanta înflăcărat adeseori imaginaţia umoriștilor. Toate mărcile automobilelor format de buzunar au căzut pradă sarcasmului public. Topolino și Trabantul, „broscuţa" rutieră numită Volkswagen ca și Fiatul-500 au alimentat un întreg folclor vesel. Regele comediei rămâne totuși Trabantul, un personaj mic, casant și neajutorat, păcănitor și fumigen, îmbrăcat într-un veșmânt de carton presat ce amintește de butaforiile operetei. Ca orice personaj popular, Trabantul atrage asupra sa umorul, dar și simpatia mulţimilor. Pe seama lui se glumește, pe seama lui se râde, dar niciodată cu răutate, ci întotdeauna cu dragoste, ca de un Păcală sau Till Eulenspiegel.

Iama, când nămeţii de zăpadă viscolită leagă punţi albe de la o casă la alta și când cetăţenii cartierului ies cu lopata în mână la deszăpezit, dând curs chemării Consiliului Popular, una din glumele predi lecte rămâne…

— Ce e cu Vasile, de s-a apucat să cureţe troienii din faţa blocului?

— Ce să fie, își caută Trabantul…

Odată găsit sub omături, bietul client al anecdote lor auto continuă să fie ciuca bătăilor duioase de joc. Dacă aveţi cumva bunăvoinţa să vă conformaţi legii, dotându-vă Trabantul cu regulamentarele ceaturi de siguranţă, fiţi siguri că nu veţi scăpa de remarca ironică a unui cunoscut:

— Aha, pleci la munte și aveai nevoie de rucsac…

De ce nu mi-ai spus mie, îţi împrumutam unul mai mic!

Oricât de imparţial aș dori să fiu, când vine vorba de Trabant începe să mă furnice vârful limbii și în cele din urmă cedez tentaţiei de a intra și eu în hora maliţiilor. Cum să nu vă povestesc păţania micului Trabant răsturnat în șanţ, din care conducătorul, bine șifonat și strecurându-se cu greu afară, reușește să se elibereze, bombănind:

— Dacă știam că se sperie și de câini, nu-l mai luam.

Sau întâmplarea aceea extraordinară care i-a lăsat cu gura căscată pe toţi locuitorii satului X, ieșiţi la plimbare duminică dimineaţă, de-a lungul șoselei.

Ei bine, poate că n-o să mă credeţi, dar pe șosea, ceva, un obiect, un lucru uimitor, gonea în salturi uriașe, ca de cangur. Era — cum intuiţi — un Trabant, și șeful de post din comună a fluierat energic prin ţignalul său, chemând șoferul la ordine.

— Dumneata ești iresponsabil, tovarășe șofer? Cum îţi permiţi să circuli în halul ăsta pe drumul public? Unde scrie în legea circulaţiei că mașina are voie să sară?

— Vă rog respectuos, tovarășe miliţian, să mă iertaţi, s-a apărat culpabilul. Nu

mi-am putut stăpâni strănutul.

Pe toate meridianele terestre liliputanii tipologiei auto se bucură (hm!) de un tratament uniform. Caricaturiștii au mâncat multe franzele de pe urma infinitelor variaţii pe aceeași temă. Ba un individ care-și caută noaptea mic-litrajul și, în beznă, calcă pe el din greșeală; ba un bărbat care la ieșirea din mini-automobil prezintă o statură înjumătăţită; ba un mic-litraj în care capul, mâinile și picioarele ocupantului nu mai încap, irupând în afară; ba un alt în divid sau poate același, care cu amândouă braţele îşi ridică maşinuţa ca pe o fustă și așa, învești mântat în caroserie, degajează carosabilul; ba câte și mai câte. Mai ales de când cavalcada mondială a preţurilor benzinei nu mai poate fi ţinută în frâu, dorinţa legitimă a cetăţeanului de a se alinia cerinţelor epocii, exploatând un automobil cât mai economic, cât mai mic, este un subiect gras pentru spiritele acide. Aflăm astfel că…

a) … un automobilist olandez, speriat de noile preţuri ale carburantului, se hotărăște pentru un mini Renault, satisfăcător în ceea ce privește consumul…

b) … îşi alege o mașină a cărei culoare îi este pe plac…

c) … o examinează pe toate feţele…

d) … pare mulţumit…

e) … ceva totuși nu e în ordine.

— Spuneţi-mi, se adresează el vânzătorului, pe unde se intră în acest automobil?

— Nu se intră. Se îmbracă la fel ca o pereche de pantaloni.

Japonezii n-au scăpat nici ei prilejul să aplaude, glumind, apariţia Toyotelor-pigmeu. Prin urmare domnul Takahara se întâlneşte cu domnul Kazamoto și dorește să știe:

— Ești mulţumit de noua ta maşinuţă?

— Nu e deloc rea, zice domnul Kazamoto, mângâind cu afecţiune caroseria micuţei. Numai că mă cam strânge la umeri.

Acestea fiind datele problemei, vă puteţi imagina stupoarea cu care, pe o stradă aglomerată a Zürichului, un pieton observă un masiv câine Saint-Bernard afișându-și binecunoscuta mutră placidă pe bancheta din spate a unui Volkswagen „broască”. La vederea animalului, pietonul rămâne ca la dentist. Câinele cască și el, dar din suveran plictis.

— Extraordinar! Cum o fi încăput ditamai dihania pe ușa unei mașini atât de mici, se întreabă consternat pietonul, uitându-se rugător la Saint-Bernard, parcă în așteptarea unui răspuns logic.

Câinele, nimic.

După o clipă de meditaţie, omul extrage din adâncurile bunului său simţ singura explicaţie plauzibilă:

— Pesemne o fi fost băgat înăuntru pe când era cățeluș…

Opinia mea este că anecdotele despre mini-automobile nu s-au născut acolo, înăuntru, în maşinuţa însăși, ci în afara ei, pe trotuare sau în ambianţa

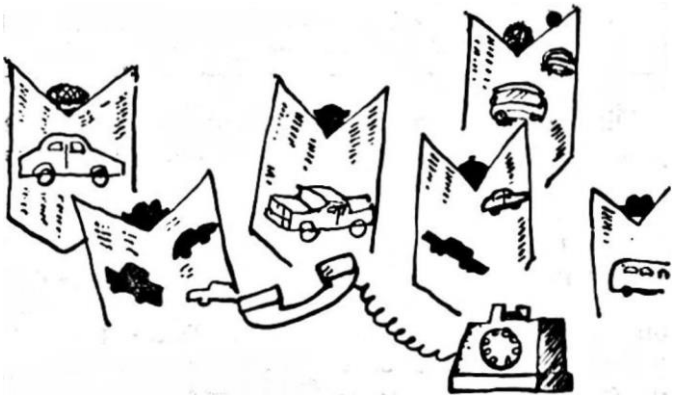
decomprimată a automobilelor spaţioase. Unui șofer înghesuit, cu genunchii la gură și cu coatele strâns lipite de corp, nu-i mai arde de glumă. El, stăpânul mic-litrajului, înghite afronturi, rabdă și speră că odată și odată va veni un Godot al autoturismelor, elegant ca o limuzină, economic ca un scuter și ieftin ca o tricicletă de copii. Modele inedite șochează mereu, noutăţi constructive se succed precum ano timpurile, tipuri proaspete scot mereu din pâine altele banalizate dar, vai, nu idealul de perfecţiune e satisfăcut, ci puerilele capricii ale modei. Așa cumsublin iau cu mâhnire vorbele unui expert:

„Un vehicul care place și care este la modă acum, nu mai este suportabil anul viitor, și aceasta pentru că moda se schimbă perpetuu. E adevărat că modificările sunt utile și în același timp dorite, dar cele cu adevărat utile sunt foarte rare și degenerează adesea în abuzuri”.

Să nu credeţi cumva că am transcris ideile unui carosier modern de talia lui Ghia sau Pininfarina.

Da’ de unde! Așa gândea maistrul tâmplar carosier Roubat, în cartea sa apărută în anul… 1771! în era automobilului moda a rămas aceeași calamitate ca pe vremea trăsurii cu cal. Chiar dacă mărcile și tipurile de mașini se succed, evoluează într-o sarabandă ameţitoare, atât de derutantă, încât un conducător auto, auzind că vecinul lui și-a cumpărat un Picasso, a exclamat ţâfnos:

— Ei și? Eu mi-am luat un Gordini și nu mă laud ca dumnealui!



CUMPĂR IEFTIN, MAȘINĂ SCUMPĂ

Mai cu opinteli, mai cu scrâșneli, vine odată ceasul în care dietele prelungi de marmeladă dau roade. Bancnotele puse una peste alta și ridicate la nobilul rang de teanc sunt acum numai bune să fie date pe o mașină. Schimbul e de valori compatibile, că banul, ca și automobilul, circulă. Banul e ochiul dracului, automobilul nu mai puţin. Ban la ban trage, automobil la automobil, dacă nu pui

frâna la timp.

Am putea continua lista echivalenţelor, dar nu e timp, tocmai ne-a atras atenţia un anunţ seducător la mica publicitate și, dacă nu ne grăbim, „vine altul și o ridică”, precum ar zice neuitatul poet Văcărescu. Anunţul e cu chenar, ca orice anunţ îndoielnic ce se vrea bătător la ochi.

FIAT-850, stare excepţională, 10.000 kilometri reali, vând. Eventual 50.000 kilometri reali. Aștept provincia.

Din partea mea poate s-o aștepte liniștit, după cum și provincia poate să-i aștepte. Eu unul n-am prea mare încredere în toate aceste mașini de ocazie „Excepţionale”, „stare perfectă”, „noi-nouţe”, „zero kilometri” și așa mai departe, a căror reclamă la micile publicităţi seamănă mai degrabă a panegiric. Judecând după anunţuri, nu mai e chip să cumpere omul o mașină mai vechișoară. Toate sunt atât de proaspete, încât te îndeamnă să crezi că sunt abia în curs de fabricare, dacă nu chiar pe planșeta proiectantului.

De fapt, chiar termenul *ocazie e* alarmant. A cui ocazie? A cumpărătorului, să pună mina pe un chilipir, sau a vânzătorului, să scape de o rablă? Aici lucrurile sunt îndeobște destul de tulburi, ducând uneori la complicaţii ce ne amintesc de farsa jupânului Pathelin. Ca în cazul acelui cetăţean care, după ce a stors până la epuizare bietul său autoturism, s-a hotărât să-și găsească un fraier. Natural, anunţ la mica publicitate: „Vând Škoda Octavia, stare excepţională, tropicalizată, suspensii impecabile, motor perfect etc. etc…”. Două zile mai târziu, îl întreabă un prieten:

— Ei, până la urmă ţi-ai vândut păcătoasa aia de mașină?

— Nu. Când am citit în ziar ce minunăţie e, nu m-am mai îndurat s-o dau!

Întâlnirea dintre cel care oferă automobilul și cel ce flutură banii capătă toate atributele unui meci unde balanţa victoriei se va înclina de partea celui mai abil.

Repriza I.

Partida debutează cu ofensiva vânzătorului. Acţiune hotărâtă la poarta adversă. „Vând Trabant 601, motor nou, stare excepţională, 20.000 km, relaţii la telefon …”

Cumpărătorul rezistă. Răspunde cu manevre tactice.

— Alo, redacţia?

— Redacţia.

— Am citit azi în ziarul dumneavoastră un anunţ cu „Vând Trabant 601”.

Redacţia nu înţelege ce dorește individul. Redacţia a publicat anunţul și salut! Și comunică acest lucru omului de la telefon. Dar dumnealui rămâne în continuare pe fir:

— Aș vrea să dau și eu un anunţ. „Cumpăr Trabant 601, motor nou, stare excepţională, 20.000 km, relaţii la telefon…”

— N-are niciun rost anunţul dumneavoastră, explică politicos redacţia. Aţi putea merge direct la cel care a dat anunţul, ca să cumpăraţi Trabantul fără să…

— De ce să merg eu la el, să se târguiască el cu mine, când ar putea veni el la mine, să mă târguiesc eu cu el!

Deci o a II-a repriză, cu rolurile inversate. Rezultatul se va decide în prelungiri.

La prelungiri însă se ajunge destul de rar. În mod curent, situaţia se tranșează încă din prima repriză. Ca întotdeauna, lovitura de începere o dă anunţul de ofertă auto înserat la mica publicitate.

El deșteaptă speranţe, furnică organisme și biciuie atenţia celor interesaţi, determinându-i să se năpustească de urgenţă asupra telefonului. Degetele for mează febril cele 6 numere copiate din gazetă și…

— Alo?

— Da.

— În legătură cu anunţul… Aţi vândut-o?

— A, nu. Ezităm între numeroasele cereri.

Amatorul înghite în sec, intimidat de concurenţa puternică. Apoi, adunându-și toată energia, relansează atacul.

— Și… cum e?

Persoana de la celălalt capăt al firului, o femeie aproximativ la a doua tinereţe, evident soţia, reușește instantaneu să-și compună un ton de superioară încântare.

— Ah, dacă aţi vedea-o… E superbă! Are și faruri cu halogen…

— Doamnă, vă rog să fiţi sinceră, spuneţi-mi, de când o aveţi?

Doamna se revoltă cu afectare. Vocea ei între două vârste vibrează ofensată în receptor:

— Vai, dar cum vă puteţi închipui! E exact așa cum scrie în anunţ, ultranouă. Abia mi-a cumpărat-o soţul, când am împlinit 28 de ani.

— Aaa, scuzaţi de deranj, bate în retragere solicitantul, credeam că e vorba de un model mai recent!

Urmează inevitabilul declic, apoi degetele se cramponează de alte șase numere copiate din ziar.

Caruselul cererii și ofertei la mica publicitate se relansează cu nesecate frenezii.

Așa că tot mai sigur e un automobil din reţeaua comercială de stat. Unde mai pui că, pe acest tărâm, pașii îţi sunt conduși permanent de o eficientă reclamă, din care poţi afla totul. Performanţe, sisteme tehnice, lubrifianţii ideali, cauciucurile optime, accesoriile *sine-qua-non,* până și obiceiurile, tabieturile, capriciile automobilului expus spre vânzare, ce mai, totul! Ba mai mult, la lansarea pe piaţă a unei noi variante Datsun, publicitatea japoneză a explorat până și particularităţile psihologice ale pieţelor de desfacere. Pentru Anglia, sloganul publicitar suna astfel:

O mașină ascultătoare și precisă ca
mingea de golf jucată de un maestru

în schimb, clientela franceză era asigurată că mașina Datsun…

E nouă și frumoasă ca micuţa dumneavoastră prietenă.
Dar vă costă infinit mai puţin…

Și nu încape nicio îndoială că, dacă respectivul model ar fi revendicat și șoselele australiene, reclama, mlădioasă ca o liană, ar fi defrișat terenul psihologiei cu fraza binesimţită:

Datsun — cu nimic mai prejos decât oaia australiană.
Ţesălaţi-l cu aceeași dragoste!

Orice reclamă pur-sânge e excesiv de zgomotoasă, făcând din ţânţar armăsar și din mini-car Jaguar.

Există însă și excepţii notabile. În timpul unei reclame radiofonice difuzate la BBC, emisiunea s-a întrerupt brusc pentru a lăsa loc unei tăceri absolute, preţ de aproape jumătate de minut. Și pe când ascultătorii britanici începuseră să se îngrijoreze (mă rog, cât se poate deteriora proverbialul calm englezesc) o voce baritonală a spart liniștea, declamând:

— Stimaţi ascultători, ce aţi auzit a fost motorul silenţios al unui Rolls Royce! O mașină pe care v-o recomandăm călduros.

Parcă îi văd pe stimaţii ascultători britanici sărind ca fripţi din fotolii, abandonându-și halatul, papucii, pipa și gonind precipitat către cel mai apropiat supermagazin auto, în ideea de a-și cumpăra neîntârziat drăgălașul Rolls Royce, cu motor atât de silenţios. Mi-l imaginez pe bătrânul scoţian ce pogoară la Londra tocmai din micuţul lui cătun, pierdut în comitatul Aberdeen. Iată-l intrând într-un magazin universal unde se vând numai obiecte de valoare mică, până la 5 pence. Un *drugstore,* cum spun americanii. Lucruri ieftine, o afacere bună pentru un scoţian care se respectă. Bătrânul face meticulos turul parterului, studiază mărfurile expuse în diferite raioane, tot ce. Vrei și ce nu vrei, bineînţeles în limita celor 5 pence. În cele din urmă, moșul se adresează unui vânzător:

— Fii dumneata amabil și spune-mi, unde e standul de autoturisme?

Ca să vezi, forţa reclamei.

Deși par îngrozitor de puerile, șiretlicurile publicitare tot își ating scopul. Nimeni n-ar investi atâtea eforturi materiale și morale în elogiul unor produse, dacă aţâţarea publicului consumator nu ar rentabiliza investiţia. Vastul arsenal al reclamei, conjugat cu dorinţa din fragedă pruncie a cetăţeanului de a deveni conducător auto pe mașina lui, stimulează invazia clientelei în magazinele de specialitate. Sute, mii de oameni vin să se perinde prin faţa mașinii mult visate, repetând mișcări rituale ce se conservă de la o generaţie la alta: ciocănirea discretă a care seriei cu degetul, apăsarea portbagajului în jos, ca metodă de investigare a suspensiei, pipăirea cauciucului, turtirea nasului de geamurile laterale, în dorinţa de a sorbi fiecare amănunt al tabloului de bord, gesturi firești izvorâte din străvechea prudenţă cu care omul s-a însoţit la fiecare pas decisiv al vieţii.

Reacţiile sunt extrem de diferite, de la admiraţia fără rezerve până la defetismul

cel mai crunt. Uneori apar situaţii paradoxale. Ca în cazul cumpără torului care a împins atât de departe prospecţia viitorului său autoturism, încât a pus în încurcătură direcţiunea magazinului, silindu-l pe responsabil să exclame:

— Costică, ce ne facem cu dumnealui? A cerut permisiunea să încerce niţel canapeaua din spate a mașinii și văd că a adormit buștean.

Într-adevăr, ce ne facem? Grea dilemă…

Să-l trezești pe cumpărător, nu e bine. I-ai zdruncina încrederea în calităţile soporifice ale canapelei…

Să-l lași până se trezește de la sine, iar nu e bine.

Ar însemna că interiorul automobilului e atât de plictisitor, de neinteresant, încât ocupantul nu are ceva mai bun de făcut decât să se lase în voia aghioaselor. Or, o mașină care trage la somn poate fi sămânţă de nenorocire.

Prin urmare, ce ne facem cu clientul?

Orice s-ar spune, e complicat nevoie mare să fii vânzător într-un magazin de automobile, trebuie pentru asta să cunoști cele mai fine cute ale sufletului omenesc. Imponderabilele. Un bun vânzător are datoria să-i convingă pe client că mașina aleasă e capabilă să-i ofere, în orice situaţie, cel puţin două alternative la fel de valabile. Somnul sau trezia. Frânarea sau acceleraţia. Stânga sau dreapta. Înainte sau înapoi. De aceea, când la biroul de livrări al magazinului se va înfăţișa un nou client, cu stereotipa propoziţiune…

— Aș dori să cumpăr o mașină…

vânzătorul ideal va răspunde, respectând libertatea de opţiune a cumpărătorului:

— Doriţi să v-o livrăm la domiciliu, sau o distrugeţi pe loc?

În fine, marele prag a fost trecut! Doi litri de benzină în rezervor, numărul de rodaj prins în sârme la botul și la spatele mașinii — I.D.M.S.-ul și-a încheiat misiunea. Iar fericitul posesor a și început să se grozăvească pe la rude și cunoscuţi, fredonând sfidătorul refren al unui cuplet interpretat de Florian Pittiș:

— Mi-am dorit o mașină și-acuma, iată, o a… am.

— Cum, Dumitre, tu ai fost înscris la automobil și nu ne-ai spus nimic?

— Mda… De fapt, totul a început în toamna trecută. Eu am zis într-o dimineaţă că vreau să trec pe la tutungerie și să-mi cumpăr o mașină de ras.

Dar nevastă-mea, nu și nu! Că dacă tot ies la cumpărături, să-mi iau şi-o Dacie…

Pentru Dumitru, greul abia începe. Căci nu cumpărarea mașinii a fost bătaia de cap cea mai mare, ci dificilul examen social care se vestește la orizont.

Va trebui să dea socoteală șefilor cum și de ce și-a cumpărat-o. Va născoci explicaţii cât mai plauzibile, va menaja spiritele, va încerca să potolească suspiciunile. Cea mai bună apărare este un răspuns sibilinic, à la Solomon, un argument care să explice totul fără să clarifice nimic, lăsându-l pe interlocutor într-o fundătură a analizei. Ceva în genul…

— Eu unul mi-am luat mașină numai ca să pot merge duminicile la pescuit, care e un remediu excelent contra nervilor pe care mi-i face mașina.

Oricât de sofistic ar fi, răspunsul conţine o doză apreciabilă de adevăr. Căci

nervii nu vor întârzia să-și facă apariţia și încă repede. Vă reproduc cazul unui prieten de-al meu care abia îşi cumpărase, de câteva zile, un automobil. Când l-am întâlnit pe stradă, întâmplător, am rămas impresionat de cifra afișată pe cadranul de kilometraj: 5.000 de kilometri.

— Cum, ai și făcut deja 5.000 de kilometri, l-am întrebat. Dar e de necrezut!

— Și de ce mă rog?

— Cum poţi face 5.000 de kilometri, în mai puţin de o săptămână?

— Foarte simplu, a precizat prietenul. Alergând după piese de schimb.

Uite, de aceea stau eu în cumpănă și nu mă pot decide: să cumpăr și eu, sau nu? Trag cu urechea la ce spune unul și la ce șoptește altul, pun în balanţă avantajele și impedimentele unei mașini, îmi mângâi permisul roz de conducere, apoi cad pe gânduri și dezbat. O fi bine să fac și eu pasul cel mare, să mă alătur lumii pestriţe a celor pe patru roţi, sau e mai înţelept să mă feresc de bucluc? Caut motivaţii în mine și în jurul meu. Și de câte ori aud că vreo cunoștinţă s-a împroprietărit cu un autoturism, fac tot posibilul s-o găsesc pentru ca să-i pun între barea capitală:

— Eşti mulţumit de noua ta mașină?

— Foarte! — zice omul cu legitimă mândrie. E frumoasă, consumă puţin, viteza e viteză…

Mormăi dubitativ:

— Ce vorbești?!

Fericitul îşi multiplică dovezile:

— Sigur că da! Dacă, să zicem, plec din București la ora 5 și jumătate, să fii sigur că la ora 6 sunt la Ploiești.

— Ia te uită! mă minunez eu, dar scepticismul continuă să mă submineze.

Amicul mă vede îndoit și contraatacă:

— Dar tu ce faci, nu-ţi iei o mașinuţă?

— Nu. Eu n-am ce face la 6 dimineaţa în Ploiești.

Și mă cufund din nou în tenebrele meditaţiei, asaltat de sentimente contradictorii.

Totuși, deunăzi, era cât p-aci să ies din neutraltate. Deschid „România liberă” la mica publicitate și, ce să vezi! „Vând Ford Taunus, stare excepţională, motor nou etc. etc…”, mă rog, tot tacâmul.

Ei bine, ce ocazie rarisimă! Vă întrebaţi, probabil, de ce nu l-am luat. Nu l-am luat pentru că prezenta aspectul unei ruine pe patru roţi, iar proprietarul, cel cu anunţul, nu părea să fie conștient de asta, atunci când mi-a spus:

— E norocul vieţii dumneavoastră. Vi-l las la numai 60.000 de lei!

— La preţul ăsta vi-l las și eu, am replicat cu demnitate.

Și m-am ţinut de cuvânt.

Așa am rămas și astăzi fără mașină…

ȘCOLARI LA ORA DE VOLAN

Pentru o mare parte din semenii noștri e mult mai ușor să intre în posesia unei mașini, decât să-și dobândească dreptul legitim de a o purta pe drumurile publice. La orizontul etapei pe care orice om o parcurge către carnetul de conducător auto, pândesc Scilla chestionarului teoretic și Carybda examenului în traseu. Mai nou, în calea sărmanului *Ulisse-cel-candidat-de-șofer* au fost presărate și ieri bilele cataracte ale testelor psihologice. Sunt înfricoșătoare încercări ale puterilor, din care examinaţi! ies sub scut sau pe scut, după posibilităţi.

Aici, la școala de șoferi amatori, se șterg diferenţele dintre șefi și subalterni, dintre cei cu Ford și cei cu Trabant, dintre tineri și vârstnici, dintre elegantele coafate după ultimul jurnal și modestele gospodine din vocaţie. Aici devenim cu toţii caraghioși, stângaci, ezitanţi, naivi, ţepeni, neajutoraţi, stupizi, ridiculi, dezarmaţi și dezarmanţi, fâstâciţi, găgăuţi, crispaţi, ageamii, fricoși, penibili, stingheri, neîndemânatici, jalnici, contribuind la reliefarea prin contrast a acelui individ cu privire de oţel, mușchi de piatră și reflexe de portar internaţional, numit îndeobște instructorul auto. Nicăieri nu se aplică mai bine decât la școala de șoferi amatori cuvintele unui filozof-umorist care ne îndeamnă: „Înainte de a ieși în lume, învaţă regulile de circulaţie”.

De străduit, bieţii elevi se străduiesc cu toţii, dar pe unii nu-i duce mintea, pe alţii nu-i ajută când mâinile, când picioarele, când coordonarea dintre toate aceste numeroase membre. Ca în orice domeniu al activităţii umane, există și aici recorduri și nefericiţi deţinători ai lor. Spaniolul Juan García a izbutit să cucerească permisul de conducere auto abia la a 30-a încercare, cheltuind în acest nobil scop, cu lecţiile de șoferie și cu taxele de examen, frumușica sumă de 100.000 de pesetas.

Vi se pare colosal, nu?

Da’ de unde, el e un dulce copil pe lângă doamna Miriam Hargrave, o englezoaică pe care o consider simbolul însuși al perseverenţei. De 39 de ori a luat-o ea de la început cu slalomul printre jaloane și cu garările și tot de atâtea ori

a căzut la examen.

În anul 1970 s-a prezentat pentru a 40-a oară în faţa onoratei comisii care — impresionată de părul cărunt al candidatei (62 de ani) și sărbătorind un jubileu rotund al strădaniilor ei — a decis cu indulgenţă că în acest caz special se poate acorda permisul. Preţul a 7 automobile, atât o costase pe doamna Hargrave lunga ei carieră de şcolăriţă auto.

Două săptămâni după victoria în examene suma se agrava, ca să zicem așa, cu costul celei de a 8-a mașini, reprezentând ieșirea de pe carosabil a proaspetei conducătoare auto și emoţionanta întâlnire cu un zid de beton armat. Ilustrare concretă a unui verificat proverb care avertizează că tot ce e prea mult, strică.

O invidiez pe acea venerabilă femeie pentru nenumăratele amintiri de școlar pe care a avut șansa să le colecţioneze, în anii lungi de studiu al circulaţiei rutiere și al misterioaselor legi șoferești. Eu unul am parcurs o singură dată ciclul și tot am capul plin de impresii. Cum aș putea s-o uit vreodată pe tânăra din banca întâi, telefonistă la o centrală de cartier, care îl fixa cu doi ochi mari, albaștri și senini pe maistrul instructor de mecanică auto, în timp ce acesta vântura o baghetă lungă înspre simulator, explicând ABC-ul constructiv al automobilului:

— După cum vedeţi, maşina ne înfăţişează o structură relativ simplă, dar foarte ingenioasă. Sub volan, în podeaua vehiculului, observaţi dumneavoastră trei pedale. Ambreiajul, frâna și acceleraţia.

— Aha, o aud deodată exclamând pe drăgălașa noastră telefonistă. Deci n-o pot conduce decât persoanele cu trei picioare…

Poate că și astăzi posesoarea celor doi ochi mari, albaștri și senini e convinsă că a doborât jumătate din popice la proba de îndemânare, numai pentru că natura nu a fericit-o cu un picior în plus.

Parcă îl văd și acum pe individul rotofei, roșu în obraz și încorsetat într-o scurtă de piele, mai-mai să-i plesnească pe burtă, dând din cap aprobator la fiecare vorbă ieșită din gura instructorului de la catedră.

— Observ că daţi din cap în semn că aţi priceput totul. Motorul, cutia de viteze, carburatorul…

Cu o voce subţirică rotofeiul încuviinţează, așa e, fiecare amănunt i s-a întipărit în circumvoluţiunile scoarţei.

— Bine. Atunci vă rog să precizaţi care e primul lucru pe care îl aveţi de făcut când aţi rămas în pană de motor. La ce vă uitaţi?

Cel cu haină de piele îşi încreţește vizibil fruntea, dovadă a unei cumplite sforţări de gândire.

— Ei, deci la ce vă uitaţi? — insistă întrebarea.

— Mă uit după un telefon, să-i chem pe cei de la Autoservice.

O, minunată școală a șoferiei, binecuvântat fie numele tău, pentru neuitatele gogomănii plăsmuite în băncile tale. Le rosteau directori în minister și vânzători de legume la aprozar, profesori de sociologie și strungari în lemn, contabili șefi și plutonieri majori. O lume colorată, fremătând de emoţie în faţa dascălului de volan care, zâmbind șiret pe sub mustaţă, ne întindea aceleași întrebări capcană, nu mai

bune de prins în ele generaţii succesive de cursanţi.

— Să presupunem că vă aflaţi într-un automobil, coborând temutul Deal Negru cu viteza de 70 de kilometri pe oră. Și tocmai când aţi ajuns în curba serpentinei, hop, vă sare roata din stânga-spate. Ei, acum să vă văd, ce faceţi.

O nouă victimă se zbate în laţul întrebării atunci când, din colţul de lângă sobă al sălii de curs, răsună vocea unuia care se crede mai isteţ decât ceilalţi:

— Accelerez să prind roata.

Orele se adaugă unele altora, în curând vor începe primele întâlniri cu instructorul de conducere și cu mașina adevărată, era să spun „în came și oase”.

Și, în esenţă, vocea aceea din colţul clasei avea multă dreptate, cu toţii nu facem altceva decât să accelerăm ca să prindem roata, roata cea mare a vieţii de conducător auto cu patalama la mână.

A venit și ceasul istoric. Urcat la volan, te frământi în fotoliul mai neospitalier decât un calorifer fierbinte pe care te-ai așezat din greșeală. Pipăi măciulia schimbătorului de viteze de parcă ar fi tapetată cu urzici, arunci priviri crucișe la puzderia de cifre enigmatice de pe cadranele bordului, te ferești de cele trei pedale de la bombeuri ca de un teren minat.

Speriat, deplorabil, cerșind și inspirând totodată milă, aștepţi comprimat ca un arc cuvintele asului șofer de lângă tine, care îţi va fi mamă și tată pentru următoarele 50 de minute.

Cuvintele nu întârzie să cadă, neîndurătoare, tăioase. Ghilotină orală.

— Băgaţi în contact și daţi-i drumul!

Te uiţi în dreapta și în stânga, neputând crede că omul acesta cărunt, uns cu toate alifiile șoferiei, e atât de inconștient încât să te lase pe tine, nevol nicul, să umbli slobod printre miile de amenințări ale drumului public.

— Ce faci, tovarășe, dormi? Dă-i drumul, că pier dem timpul degeaba!

Și atunci, cu mâinile ca de lemn, faci pentru întâia dată gesturile care urmează să-ţi intre cândva în reflex, sucești în disperare cheia de contact, îţi stă inima când auzi motorul trezindu-se din somn, apeși confuz pe care pedală se nimerește, te ţii ba de volan, ba de maneta cutiei de viteze, discul ambreiajului geme îngrozitor, mașina se scutură ca o gloabă speriată de tăuni, instructorul urlă:

— Încet, că mă bagi în balamuc!!

Capul ţi s-a făcut una cu șira spinării, ești ţeapăn ca o statuie acoperită de chiciură, ai vrea să găsești acceleraţia, dar te calci singur pe picior, motorul mai sforăie de două, trei ori și se oprește, parcă și el înspăimântat de absurdul ce se petrece acolo, înăuntru, în cabină.

Instructorul își dă cu pumnii în cap:

— Ce naiba aţi făcut la clasa aia, în viaţa mea n-am văzut antitalent mai perfect!

Și o ia de la început cu ordinea operaţiilor, cheia, contactul, băgatul în viteză, ambreiajul, privitul în oglindă, semnalizatul, apăsăm ușooor pe acceleraţie, în vreme ce stângul părăsește lin pedala de ambreiaj, să simţi, domnule, punctul acela inefabil al cuplei și, încet-încet, ne înscriem pe direcţia de mers, doamne iartă-mă, că sunt atâtea operaţii de făcut în două secunde, încât nici acuma nu știu

dacă le-am înșirat pe toate și în ordinea cerută de bunul simţ.

Măiculiţă-mamă, și pe urmă încep să curgă spre tine sumedenie de hieroglife plantate pe trotuare, de le zice semne și indicatoare de circulaţie!

Unde să te uiţi mai întâi?

La dosul camionului din faţă, la bolizii care te depășesc, la semafoare, la pietoni, la instructorul care îşi blestemă ceasul când s-a suit lângă tine în mașină, la linia albă a benzii de circulaţie, la oglinda retrovizoare, la pedala de frână absentă tocmai acolo unde pui piciorul, la iresponsabilul care virează exact prin faţa automobilului chinuit de tine, ignorând faptul că pe el scrie clar, cu litere mari, să le vadă și *orbii, ȘCOALĂ?*

Când se petrec toate acestea și multe altele, cum să mai respecţi tu, stresatul, înfricoșatul, împiedi catul, neștiutorul, litera de evanghelie a legii circulaţiei?

Cam în acest stadiu al învăţăturii volanului s-a consumat și întâmplarea cu juna cursantă, fermecătoare și aiurită, care pătrunde cu nonșalanţă pe sens interzis. Instructorul apasă urgent frâna.

— V-a spus cineva că aveţi ochi expresivi și minunaţi, domnișoară?

— Oh, da, se pisicește diva, flatată.

— Atunci de ce nu vă uitaţi cu ochii aceia expresivi și minunaţi la semnele de circulaţie?

Apropo de spiritul de observaţie, unul din inspectorii serviciului de circulaţie din statul Nebraska, S.U.A., însărcinat să studieze reacţiile vizuale ale candidaţilor auto, a sintetizat pe baze statistice elementele parazitare ce perturbă câmpul vizual al viitorilor șoferi. Astfel, de regulă, femeia vede imediat într-o vitrină pălăria care va sta cel mai bine, în timp ce bărbatul e capabil să repereze un picior frumos, de la 100 metri distanţă. Dar trecerea pentru pietoni nu o vede nici de la 5 metri.

Metodele de predare a șoferiei de către maiștrii instructori ai școlii se prezintă ca un tot unitar; de aceea ne frapează efectele diferite, de la caz la caz, ale învăţăturii. Asta pentru că și elevii au tehnicile lor de însușire a materiei, extrem de variate.

O asemenea metodă, foarte răspândită, este cea a încercărilor succesive, din aproape în aproape, aplicabilă — cum se va vedea — și în strategia volanului. Esenţa ei a fost admirabil rezumată de un funcţionar poștal. Acesta, întrebat la amurgul vieţii…

— Dumneavoastră cum aţi deprins meșteșugul conducerii automobilului?

…a dat următorul răspuns, ce merită să figureze în marea carte a experienţei de viaţă:

— Întâi am intrat pe trotuar și mi-am distrus farul din dreapta. Pe urmă am nimerit pe sensul opus și mi-am turtit aripa din stânga. Așa că nu mi-a rămas decât calea de mijloc.

De unde rezultă limpede că nu întotdeauna calea de mijloc se confundă cu *aurea mediocritas.*

Cu nimic mai prejos (sau mai presus) e și metoda coincidenţelor, la mare preţ în săptămânile de educaţie auto. Ea constă în reunirea unui complex de factori

favorizanţi care asigură succesul înaintării vehiculului pe strada mare. Astfel, am surprins odată în tramvai dialogul dintre două cursante ce se întorceau acasă după o istovitoare oră de șoferie pe mași nile școlii.

— Tu, zicea una, am toată admiraţia pentru Costel.

După numai șase lecţii, conduce ca un zeu.

— Aș, clătină cealaltă din cap, sceptică. Asta doar când bulevardul virează odată cu el, ceea ce — te rog să mă crezi — e pură întâmplare.

De fapt, întreaga măiestrie a candidatului la șoferie constă în a provoca și a exploata, în măsură crescândă, coincidenţele dintre cotiturile bulevardului și virajul mașinii ce i s-a încredinţat. Când procentul de coincidenţe se apropie de sută la sută, tocmai bine etapa de școlarizare s-a încheiat și vine momentul adevărului: confruntarea cu examinatorii intransigenţi în uniformă albastră.

La picioare ţi se desfășoară binecunoscuta suprafaţă rectangulară marcată cu linii drepte de vopsea albă. Jaloanele conice de cauciuc se înșiruie amenințătoare, delimitând spaţii dureros de înguste. Văzându-le, ai prefera de o mie de ori să dai probele de îndemânare cocoţat în șaua unei biciclete pliante, și nu la volanul Daciei care, în aceste momente cruciale, îţi pare mai mătăhăloasă decât un TIR cu remorcă. Pentru prima dată în viaţă ești singur acolo, în faţa comenzilor mașinii, lăsat în voia unei soarte ce pândește să se întoarcă împotriva ta.

Auzi fluierul de start și te arunci bezmetic în lupta cu norocul, șerpuiești ca un elefant printre popicele ţuguiate de pe caldarâm, schimbi viteze, inerţia mișcării te clatină de parcă ai fi o trestie, și omul chiar asta e, o trestie gânditoare, dar tu n-ai vreme să filosofezi, Pascal e cineva care nu există, creierul îţi e mai gol decât o autostradă la 4 noaptea, scapi din slalom precum glonţul din ţeava puștii și te arunci în manevra întortocheată a întoarcerii din trei mișcări. Parcă au trecut ani de când rătăcești în derivă printre gheţarii unui ocean numit proba de îndemânare, nici nu știi cum ai și ajuns cu parbrizul pe noua direcţie, dă-i zor înspre garările cu spatele, fir-ar să fie, iar nu ești paralel cu liniile, miliţianul e încruntat și îţi face semn să repeţi figura, și blestematul de motor care tocmai acuma și-a găsit să se oprească!

Robotul din tine acţionează prompt, mașina se smulge iarăși din amorţire, calvarul reîncepe, înainte, urmând un arc de cerc imaginar, arcul înapoi, încetișor să nu ștergi gardul de sârmă, îndreaptă roţile, asta e!…

Și din nou accelerare, semicerc la dreapta, gonești ca apucaţii către zona a șasea, ultima, la fel de perfidă ca precedentele, o zvâcnire scurtă din volan, frână, marșarier, pui cotul drept pe spătarul cana pelei, în spate se cască gura tunelului sau culoarului sau coridorului, ce contează cum îl mai cheamă, ţi-ai uitat până și propriul nume acum, când mașina o ia de-a-ndărătelea și se vâră în spaţiul acela strâmt și interminabil ca o zi de post, mărginit cu jaloane care ţâșnesc de sub cauciucuri precum potârnichile.

Nu e bine, da capo!

Din nou la gura căscată a acelui „ceva” prin care n-ar putea trece nici Twiggy, celebra femeie-manechin cu siluetă de scrumbie, iar tu ești cu ditamai namila de fier, ușurel, să nu te îneci ca ţiganul la mal, coridorul lunecă pe sub tine, corecţie

de volan, acuma vine bătaia peștelui, dacă nu oprești cu axul roţilor exact la linie, ai încurcat-o, încă 10 centimetri… FRÂNAAA!!!

Gata, furcile caudine au rămas în urmă.

Ai dibuit, ai transpirat, ai slăbit cu două kilograme, dar pentru moment bătălia e câştigată. Te arunci în braţele instructorului care te-a învăţat de bine, te bucuri ca un copil, dacă ești femeie plângi, dacă ești bărbat recunoști cu sinceritate:

— Teribil de greu a fost! În materie de conducere auto sunt încă un prost desăvârșit.

Instructorul, nu mai puţin emoţionat, a fost doar și prestigiul său în joc, te încurajează cum poate:

— Nu ziceţi așa, nimeni nu e desăvârșit!

La orizont scânteiază soarele speranţei, dar marea furtună a examenului decisiv, proba de circulaţie *in vivo,* abia urmează să se declanșeze. Va fi ciurul cu sita cea mai deasă, ultimul dârmon prin care cohortele de candidaţi la permisul auto vor trece fie spre paradisul șoferiei amatoare, fie spre infernul reîntoarcerii la punctul zero. Va fi filtrul intransigent pe frontispiciul căruia scrie, cu litere luate din legea circulaţiei, deviza brutală:

Mulţi chemaţi, puţini aleși.

Domnișoara Fridda Mortenssen din orașul suedez Malmö nu a avut norocul să se numere între cei puţini aleși. După ce și-a isprăvit excursia de examen pe străzile orașului, agentul de circulaţie însoţitor a invitat-o să coboare de la volan și a înștiinţat-o că eșecul se datorează nerespectării unui indicator rutier, constând dintr-o linie albă orizontală pe fond roșu, ceea ce s-ar traduce prin expresia „accesul interzis tuturor vehiculelor”.

— Dar e inadmisibil, a protestat candidata, e un caz de persecuţie flagrantă și mă voi plânge primăriei municipale!

— N-aveţi motiv de plângere, greșeala dumneavoastră a fost evidentă. Aţi ignorat semnul!

— Asta-i bună! Nu puteam citi interdicţia acelui semn, deoarece am circulat invers pe o stradă cu sens unic și deci indicatorul rutier era cu spatele la mine!

În faţa argumentului, examinatorul surprins a fost cât pe-aci să-și revizuiască punctul de vedere, dar până la urmă dreptatea a triumfat chiar și împotriva logicii feminine.

Multe sunt imponderabilele de care depinde succesul, sau mai degrabă insuccesul, în ceasul al 12-lea al ultimei probe. Orașul, cu arterele sale supra populate, orașul tentacular incriminat de poeţii nevrozelor urbane, aruncă în faţa mașinii un labirint, dar ce zic eu labirint, o junglă de probleme însolubile. La fiecare colţ de stradă, o surpriză, la fiecare intersecţie, un ghem de viclenii rutiere, la fiecare pas, un ghinion. Încât dialogul pe care vi-l reproduc mai jos, desprins din adevărul vieţii, nu va mira pe nimeni:

Soţia — Mișule, cum a fost? Ai luat carnetul?

Soţul — Să vezi, draga mea… de fapt am picat…

Soţia — Cum așa? S-a ivit o problemă?

Soţul — Nu s-a ivit o problemă. S-a ivit un pieton.

Mulţi chemaţi, puţini aleși… Fatidica deviză continuă să macine, sesiune auto după sesiune auto, ne numărate speranţe. Discriminează șiruri lungi de aspiranţi la libertatea de a năpădi șoselele cu zburdălniciile lor automobilistice. Totuși, deși puţini, cei aleși există. Mereu mai scapă câţiva exceptaţi, năuci de cap, storși ca o lămâie, livizi, dar selecţionaţi de soartă să circule slobod prin lume, și nu ca tot omul, pe două picioare, ci pe cele patru roţi ale mașinii personale. Să-i aplaudăm, să-i acoperim cu revărsări florale, să-i mângâiem cu dragoste pe creștet, căci ei s-au născut cu stea în frunte. Un singur lucru să nu facem. Să nu-i punem niciodată în situaţia jenantă de a ne răspunde la întrebarea:

— Și? După ce ai luat probele cu succes, așa cum te lauzi, ce ţi-a spus examinatorul?

Căci atunci — ce să facă bieţii șoferi amatori — ar trebui să mărturisească, bărbătește, demn, cinstit:

— Deocamdată nimic. E încă în stare gravă!

Lămîia pe șosele

I se spune lămâie sau, pe numele conspirativ, *semnul prostului.* Lămâie, deoarece e de formă rotundă și de culoare galbenă. E un simbol. Dintre multele simboluri apte să reprezinte treapta de stagiar în conducerea auto, cu greu am putea alege ceva mai sugestiv. Lăudabilă a fost inspiraţia organelor în drept care au născocit mica emblemă a începătorilor volanului: un semn de mirare pe fond galben. Căci șoferul novice se minunează de toate cele, el însuși devenind motiv de mirare pentru con fraţii mai experimentaţi de pe șosele.

Un semn de mirare este totodată și un semn de exclamare. Privit și sub acest

unghi, simbolul șoferiei imberbe este cu desăvârșire exact. Proaspătul deţinător al permisului de conducere exclamă la tot pasul: „Uf, bine c-am scăpat și de data asta!”. Cu timpul, exclamaţiile sale se diversifică, se adâncesc, ca să ne exprimăm astfel. Îl vedem tot mai des pe ageamiul nostru scoţând capul prin lateral și exclamând în direcţia altor capete fraze neaoșe, citate folclorice deocheate, precum și succinte caracterizări și opinii personale, în genul:

— Bă, nătărăule, n-ai ochi să vezi pe unde mergi?

— Lua-te-ar miliţia, înapoiatule!

— Du-te de te reciclează, zevzecule!

…şi multe altele, exemplele citate fiind dintre cele mai inocente. Scurtele așteptări la stopuri capătă atributele unor suculente colocvii fulger, unde se schimbă replici tari, animate, cu un bogat conţinut de idei și sentimente. Aici, în așteptarea culorii verzi a semaforului electric, se călește spiritul critic.com bativitatea recentului șofer amator.

Miliţia nu dă doi bani pe acest proces de călire.

Dimpotrivă, când o lămâie pătrunde în raza sa de acţiune și control, agentul de circulaţie devine subit bănuitor. Nu e adevărat că la vederea lămâiei un om nu poate fluiera. Aiurea, lămâia de care vorbim noi este al naibii de fluierată, de persecutată, de amendată. Lămâia e ţapul ispășitor, acarul Păun al drumului public, cenușăreasă având toate îndatoririle și niciun drept. Lămâia dă prioritate până și pisicilor, lămâia se ţine în trena troleibuzelor și tramvaielor, ea se târâie pe banda laterală a străzii, pe ea o purică omul legii până în cele mai fine amă nume, dacă sclipește de curăţenie, dacă farurile răspândesc un număr corespunzător de lucși, dacă în pneuri e o presiune măsurată farmaceutic, dacă numărul de înmatriculare e conform cu stasul, dacă trusa sanitară se găsește la locul ei.

Vai de lămâia ce prezintă la geamul din spate un câine de pluș bălăngănind din cap, sau o mână vibratorie din plastic, din acelea pe care scrie *Look,* sau

Hello, sau *PIF,* sau alte nonsensuri. Vai de mama ei de lămâie, fiindcă atunci miliţianul asupra ei îşi va descărca munca educativă, reamintindu-vă că diminuarea vizibilităţii spre spate, cu atare prostii, constituie un pericol major pentru securitatea rutieră.

Așadar, o amărâtă de lămâie. Și totuși, când o zăriţi pe drumurile publice, oricine aţi fi voi, pietoni sau conducători auto, îngălbeniţi-vă de teamă. Fiţi vigilenţi, nu se știe niciodată în care din voi vă intra lămâia asta mică și imprevizibilă. Căci novi cele volanului este o persoană care habar nu are de nimic, dar se simte pe canapeaua lui ca o persoană care le știe pe toate. Prins cu ocaua măruntă, ageamiul e o enciclopedie ambulantă de explicaţii și scuze știinţifico-fantastice. De pildă, atunci când dă cu lămâia lui peste gardul cutărui depozit.

— Să recapitulăm, zice agentul de circulaţie sosit să constate. Deci dumneavoastră declaraţi că biciclistul pe care l-aţi fugărit pe trotuar gonea cu dublul vitezei legale, că pisica neagră care v-a tăiat calea era atât de mare, încât v-a redus vizibilitatea la zero și că gardul în care aţi oprit v-a ţâșnit pe neașteptate în faţă.

— Da, tovarășe locotenent-major.

— Mai aveţi ceva de adăugat?

— Da, mai am. Gardul…

— Ce-i cu el?

— Nici măcar n-a semnalizat ce intenţii are.

Hazul cel mare e însă când se întâlnesc pe șosea lămâile între ele. Se adulmecă, se pândesc reciproc, se suspectează una pe alta de intenţii criminale.

Fiecare nu mai vede decât galben înaintea ochilor.

De aici și deznodământul firesc. Cea din faţă are un singur moment de slăbiciune, sancţionat prompt de cea din spate, care o execută. Adică, în termeni tehnici, o tamponează. *Dura lex, sed lex:* ai fost în spate, ești bun de plată. Dar să vedem ce are de spus în apărarea lui contravenientul…

— Ei, ce aveţi de spus? De ce nu aţi evitat tamponarea?

Vinovatul se scarpină în cap, înainte de a se scărpina și în buzunar. Se disculpă și el cum poate.

— Păi, ce era să fac?! Nu vedeţi că dumneaei e începătoare? Uite lămâia!

— Ce-are a face? Și dumneavoastră sunteţi începător.

— Da, dar eu mi-am luat toate măsurile de prevedere. În schimb, individa asta, care evident e tămâie la volan, m-a derutat. A semnalizat că virează la stânga…

— Și?

— Și când colo a virat chiar la stânga!

Bietul om! El se crezuse fin analist. Ca atunci când meteorologul de serviciu anunţă vreme frumoasă, și tocmai de aceea e bine să ai umbrela la tine. Din păcate, lecţia timpului probabil nu ajută în aprecie rea comportamentului probabil al lămâilor rutiere.

Debutantul pe patru roţi e mai imprevizibil decât rostogolirea bilei peste roata ruletei. Tocmai atunci când te aștepţi mai puţin, el e capabil chiar să respecte legea circulaţiei. Periculos specimen!

Dacă în știinţa conducerii auto omul nostru e, cum am văzut, absolut surprinzător, la capitolul cunoștinţelor tehnice orice surpriză e exclusă, dum nealui fiind cu certitudine tufă de Veneţia. M-am convins o dată mai mult de această axiomă într-o duminică, oră de matineu, când un coleg de serviciu sună la ușa mea. Deschid și ce-mi văd ochii? Tipul, cu o figură plouată, scuzându-se de o mie de ori că m-a deranjat, îmi explică situaţia:

— Tocmai treceam pe aici, prin cartierul tău, cu niște treburi și, așa din senin, mașina începe să-mi facă figuri. Un zgomot suspect, un zbârnâit, da’ știi cum? Așa, fără nicio tranziţie, înţelegi?

Eu dau din cap că înţeleg, sigur că înţeleg, ce e de neînţeles în povestea asta?

— De aia am venit la tine și te rog încă o dată să mă ierţi, zice colegul. Mi-e și frică să mă întorc acasă. Nu cunosc pe nimeni prin cartierul ăsta și mă gândeam că poate tu te pricepi să-i depistezi hiba. Doar ai și tu carnet, nu?

Încrederea acordată mă flatează grozav pe mine, cel cu carnet, dar fără mașină. De multe ori am venit acasă cu taxiul și știu precis că imediat ce pătrund pe strada mea, automobilele încep să zdrăn gănească din cauza pietrei cubice din pavaj.

Încerc să-i explic ipoteza asta colegului. I se ia o piatră (necubică) de pe inimă, dar vrea să se asigure:

— Totuși, n-ai vrea să controlezi puţin? Mă tem că ori s-a înfundat volanul, ori nu mai intră benzină în acumulator, ori a slăbit suspensia carburatorului…

O, *sanda simplicitast* Numele tău e lămâie! Mă gândesc adesea cu tristeţe ce ușoară pradă e novicele conducător auto pentru vulpoii de la atelierele de reparaţii, de la Service-urile de specialitate. Oare câte divizii de clienţi şi-or fi purtat lămâia pe la mecanicii auto, fără să fie nevoie? De câte ori s-o fi repetat sub bolţile „Ciclopului" dialogul pe care vi-l reproduc întocmai:

— V-aș ruga mult, dacă se poate, să-mi controlaţi mașina. Îmi scoate peri albi.

— Dar ce are?

— Motorul nu pornește și se oprește.

Ageamiul pe patru roţi descoperă adevărurile auto treptat, cu candori adolescentine în ochi. Nu degeaba blazonul lui de nobleţe e semnul mirării pe fond galben. Când are prima pană de cauciuc, face eforturi supraomenești să se menţină pe direcţie, frânează cuprins de panică, respiră din rărunchi, broboane reci de sudoare i se preling pe frunte și, când se dumirește cam ce i s-a întâmplat, se dă jos din nărăvașul vehicul, se apleacă să examineze roata cu pricina și… fluieră a pagubă:

— Hm… Cazul e mai serios decât credeam. Cauciucul e spart și pe dinafară și pe dinăuntru…

Când aude în premieră ţignalul miliţianului și descoperă cu jale că el e cel vizat, simpaticul nostru ageamiu va avea o nouă revelaţie.

— Actele dumneavoastră.

— Dar ce-am făcut?

Omul în uniformă albastră îl privește acru, ca pe o lămâie de duzină.

— Dumneata îţi dai seama cu ce viteză mergeai?

Te-ai uitat de curiozitate pe cadranul acesta?

Privirea ageamiului urmărește direcţia indicată de degetul înmănușat al omului legii. Și din nou, stupoare:

— Cum, cadranul ăsta nu arată cât e ceasul?

Dar marile, supremele naivităţi le întâlnim la reprezentantele feminine ale noviciatului auto. Dacă există absolut în materie de ignoranţă tehnică, atunci la unele fiice ale Evei trebuie să-l căutăm. Și străduniile ne vor fi repede încununate de succes. Iat-o pe Jeni, o Jeni oarecare, abia de câteva ore stăpână deplină pe o Škoda nou-nouţă. Tocmai ridică, afectând eleganţa gestului, capacul portbagajului. Și…rămâne înlemnită de surpriză. Un trecător sesizează dificultatea momentului și se apropie, prevenitor.

Oamenii trebuie să se ajute între ei, nu?

— S-a întâmplat ceva?

Jeni abia reușește să-și descleşteze fălcile. Îngaimă speriată:

— Închipuiţi-vă, am rămas în pană și când am deschis capota… Fantastic!… la motorul de unde nu-i!!

— Liniștiţi-vă, duduie, o îmbărbătează blând consilierul de ocazie. Vedeţi că aveţi unul de rezervă în spate.

Imensa majoritate a lămâilor îşi recunosc, fără prea multe fasoane, nepriceperea tehnică vizavi de propria lor mașină. Ceea ce nu-i împiedică să-și dea cu părerea atunci când e în discuţie mașina altuia.

Dar există și lămâi încrezute. Am avut ocazia să discut pe teme de automobilism cu un economist al unei firme de import-export, uns șofer amator de nicio lună de zile, dar care se fălea cu accesoriile și piesele sale de schimb excepţionale, achiziţionate numai din import. Îmi turuia denumiri comerciale în patru limbi străine, cu uşurinţa cu care microbiștii din Cişmigiu debitează verdicte pe seama tot balului românesc. Ca să mă impresioneze, „expertul” scoate din servietă câteva bujii și mi le flutură cu superioritate pe dinaintea ochilor.

— Ai mai văzut așa ceva? Le-am cumpărat chiar eu de la Paris. Sunt ultimul răcnet în materie de bujii. Mi-am rupt din diurnă, dar vorba aia, dai un franc și stai în faţă!

A rămas trăsnit când i-am arătat că pe ele scrie *Sinterom,* și că în consecinţă erau românești. Putea să le fi cumpărat la orice magazin auto din ţară, cu leișori de-ai noștri. E adevărat, pe bujiile lui ceva franţuzesc tot era și anume eticheta…

După mine, lămâia ar trebui să rămână pe geamurile autoturismului până la cele mai adânci bătrâneţi ale șoferului. Și asta pentru motivul că din infinitatea neprevăzutului mereu mai apare câte o situaţie rutieră inedită, în faţa căreia suntem neștiutori ca în prima zi. Un vechi și experimentat șofer din orașul vest-german Essen trăia de 30 de ani orgoliul de a nu fi comis nici cea mai mică inexactitate la volan. Era mecanic auto și cunoștea alfabetul mașinilor de la A la Z. Nicio zgârietură nu pângărea luciul metalizat al Opelului său Kadett. Toate bune și frumoase, până într-o zi…

În ziua aceea și-a lăsat mașina în parcare, a închis-o, a plecat să-și vadă de treburi și, când a revenit, să înnebunească, nu altceva! La Opelul lui – care ardea binișor — îşi făceau de lucru pompierii, cu stingătoarele. Tărășenie mare, ce mai! A venit poliţia, a fotografiat, a cercetat, iar concluziile – deconcertante. Vinovat în contumacie era chiar impecabilul șofer. De ce? Pentru că și-a uitat ochelarii cu dioptrii puternice pe canapeaua mașinii. Un fleac, o nimica toată, o imponderabilă. Dar pe care a speculat-o soarele, strecurându-se prin lentile și incendiind tapiţeria.

Nu, hotărât lucru, lămâia ar trebui menţinută pe geamuri, fixată bine în ventuză, toată viaţa. Mereu mai rămâne ceva de învăţat, ceva încă necuprins în experienţa omului de la volan.

Din păcate însă, semnul mirării pe fond galben nu supravieţuiește mai mult pe parbriz decât cele 365 de file într-un calendar. S-a împlinit un an de când avem permis de conducere, gata! Smulgem rușinosul blazon de pe geamul securit, îl călcăm în picioare, îl ștergem din memorie. Ne revanșăm pentru etapa de umilinţe, de inferioritate, la care ne-a constrâns corsetul rigid al legii circulaţiei. S-a terminat, suntem majori, avem și noi drepturi. Să ni se recunoască!

Ce te faci însă că, dacă valoarea nu așteaptă numărul anilor, lipsa de valoare

poate aștepta mult și bine, ani îndelungaţi, degeaba, nu se mai drege.

Parafrazându-l pe Buffon, omul e stilul sau nonstilul și când conduce un automobil. Un ageamiu între șoferi, chiar și după expirarea celor 12 luni de stagiu, face el ce face și până la urmă tot îşi dă în petec. Precum acel stângaci șofer care, pe o stradă flancată de mașini staţionate, încearcă să parcheze într-un spaţiu rămas neocupat. Până să-i reușească manevra, poc în bara Daciei din faţă, trosc în bara Volgăi din spate. Remizierul tonetei „Loz în plic” din preajmă îl așteaptă să încheie operaţia, apoi îl întreabă cu vădită curiozitate:

— Nu vă supăraţi, conduceţi de mult?

— Așa și așa. Dar de ce mă întrebaţi?

— Văd că o pocniţi mereu.

La care ageamiul dă o explicaţie de antologie:

— A, eu am o metodă personală. O parchez după…ureche.

În ceea ce mă privește, prefer de o mie de ori un ageamiu nou unuia vechi. Proaspătul șofer e mai pur, mai curat sufletește, mai sincer. El, cel puţin, dacă nu are zece metri pentru parcare se ferește să se bage; dacă vede în zare un autobuz, se roșește ca fata mare și trage pe dreapta până trece primejdia; dacă observă girofarul miliţiei, abandonează drumul pe care îl are de parcurs, se strecoară pe prima stradă laterală și se ascunde, să nu-l știe nimeni, să nu aibă de-a face cu nimeni. Pe acest ageamiu sfios și feciorelnic, lămâie în stare pură, îl iubesc și, oricând l-aș întâlni, îi fac cu mâna semne amicale, la care el se sperie, frânează și așteaptă să trec eu primul strada. E o specie rarisimă, dar când drumurile mele se întretaie cu ale lui, simt cum îmi crește în piept un sentiment duios. Și mă inundă dulcea satisfacţie că bunul simţ n-a fost alun gât de pretutindeni în lume.

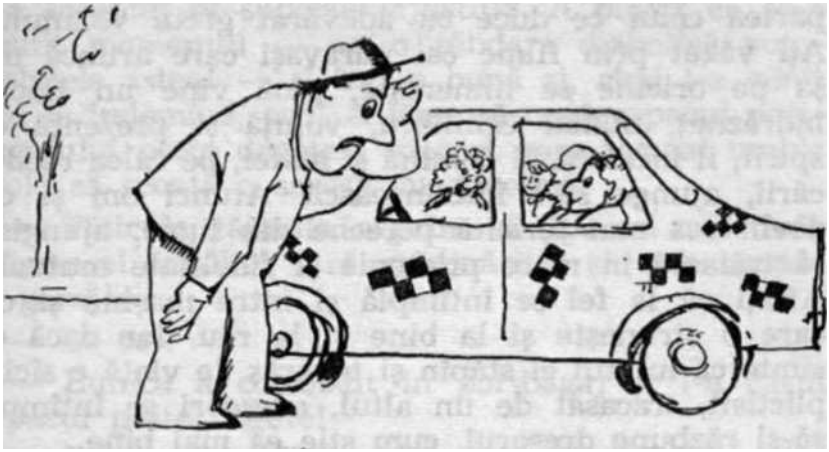
Bun simţ care, asociat în proporţii convenabile cu o cunoaştere adecvată a acelei dimensiuni numite lungul nasului, înseamnă sublimul. Sublimul acesta nu este o noţiune abstractă, el se manifestă din plin în persoana cetăţeanului Tache B., caloriferist la instituţia unde lucrez. În septembrie trecut l-am felicitat călduros pe Tache B. pentru obţinerea – trudnică — a permisului roz. Mi-a mulţumit, modest. L-am întrebat:

— Dar bine, omule, de ce circuli tot pe jos? N-ai mașină?

— Ba am.

— Atunci?

— Am luptat atât pentru carnetul de conducere, că „n-aș suporta să-mi fie ridicat la primul drum cu automobilul.



Astăzi șofăm în familie

Mulţi dintre dumneavoastră gândiţi — prin simplă logică formală — că a conduce automobilul este o activitate eminamente individuală. Teoretic, așa este.

Practica socială infirmă însă adeseori, ca în atâtea alte domenii ale vieţii, considerentele teoriei. Nu pe mine trebuie să mă credeţi, eu unul nu sufăr de mania convingerii. Întrebaţi-i însă pe cei care îndrăznesc să se avânte pe patru roţi în compania familiei. Ei vă vor confirma, oftând sfâșietor în scurte răstimpuri că, la șoferie, ca de altfel și la tot bal, nu există membru al familiei care să nu se proclame expert, de la copilașul fotografiat gol pe blană și până la străbunica surdă, cu văzul înceţoșat, cu memoria precară, dar convinsă că știe totul despre mașină, drumul public și evenimentele sale.

Uneori însă automobilul e bun și drept, luând partea celui ce duce cu adevărat greul volanului.

Aţi văzut prin filme cai nărăvași care aruncă din șa pe oricine se nimerește, până vine un flăcău îndrăzneţ, numai echilibru, voinţă și prezenţă de spirit, îl încalecă, îl domină și astfel, pe calea reeducării, ajunge să-l îmblânzească. Atunci om și cal devin cea mai fericită pereche din lume, ajungând să trăiască în mare prietenie și fidelitate mutuală.

Aflaţi că la fel se întâmplă și între mașină și cel care o strunește și la bine și la rău. Iar dacă ea simte că iubitul ei stăpân și tovarăș de viaţă e sâcâit, plictisit, tracasat de un altul, adeseori se întâmplă să-și răzbune dresorul, cum știe ea mai bine.

Cunosc cazul unei soacre, nici mai bună nici mai rea ca alte soacre, dar din păcate la fel cu toate celelalte (exceptând-o pe a mea) care îl bârâia cât e drumul de lung pe bietul ei ginere-șofer, cu idei de felul:

— Mai repede, dragă, că e autoturism, nu dric.

Nu goni așa, dragă, mă bagi în mormânt, știi că sufăr cu inima. Și depășește odată camionul, că ne fură tot peisajul. Ce faci, dragă, de ce depășești, nu vezi cum vine tare biciclistul acela din faţă? Of, mototolule, cine te-o fi făcut conducător auto mare păcat și-a făcut cu tine. O să pun eu mâna pe carte, să învăţ conducerea, la vârsta mea, că tu degeaba ai aruncat 2000 de lei pe orele luate. Parcă atâta te-a costat școala de șoferi, nepricopsitule, nu?

Și mereu așa, torenţial, în același registru al cicălelii. Ginerele, ce să facă, a înghiţit toate afronturile, cu soacra nu te pui, că odată îţi ia nevasta și se duce cu ea cine știe unde, de nu o mai vezi decât la tribunal, la înfăţișările de divorţ. Dar mașina n-a acceptat să suporte injustiţia. A pândit ea ce-a pândit momentul — au o răbdare diabolică auto mobilele astea! — și într-o bună zi, când i-a venit mai la îndemână, pac! A lăsat să cadă capacul port bagajului peste degetele soacrei, oare tocmai umbla acolo să scoată o sacoșă cu gogoșari.

— Tăticule, tăticule, a prins să ţipe cel mai tânăr vlăstar al familiei, lasă grădinăritul și vino repede în garaj!

— De ce?

— Bunica a cotrobăit în portbagaj și i-a căzut capacul peste degete!

— Răbdare, copile, a răspuns ginerele, savurându-și revanșa. Întâi munca și abia pe urmă distracţia.

Din nefericire, prea de puţine ori avem satisfacţia de a-i vedea puși drastic la punct pe acei membri ai familiei care ne otrăvesc viaţa de conducător auto. În mod obișnuit evenimentele se derulează conform arhicunoscutului scenariu de bază. Perso najele principale ale comediei, în ordinea intrării în distribuţie, sunt:

El — între 25 — 50 ani, conducător auto amator, placid, cumsecade, dornic să n-o supere pe…

Ea — soţie, 20 — 45 ani, zglobie, iubitoare de primejdii, voluntară, concurând în privinţa debitului verbal cu…

Mama sau mama-soacră (depinde de unghiul din care o privim) — personaj fără vârstă, respectiv de orice vârstă, corpolentă, din când în când se văicăreşte, apăsându-și pieptul în dreptul inimii cu palma:

— Încet, nebunule, că-mi dai palpitaţii! Nu apăsa așa de tare pe acceleraţie, bagă în viteza a treia, nu a patra, că nu suntem la raliu. Ah! Cine m-a pus să mă urc într-o mașină condusă de un ginere inconștient!

Ginerele inconștient schimbă într-a treia și decelerează corespunzător. Soţia însă e de cu totul altă părere:

— Mergi ca lumea, mormolocule. Toţi umblă cu o sută la oră, numai tu te târâi pe șosele. Așa n-o să ajungem niciodată la destinaţie. De aia ai kilometraj, să-l folosești la maximum, că l-ai plătit. Fii bărbat, nu mămăligă!

Bărbatul, între două forţe egale și de sens opus:

— Ia ascultă, dragă. În fond cine conduce mașina asta?

Dar, în faţa a doua perechi de ochi care se întorc asupra lui de parcă ar vrea să-l devoreze, curajul i se topește ca o luminare aprinsă.

— … chiar, în fond cine o conduce? Tu sau maică-ta?

Raportul dintre automobil și familie este de cea mai pură esenţă hazlie, deoarece satisface pe de-a-ntregul condiţia internă a comicului, contradicţia dintre aparenţă și esenţă sau cea dintre scop și mijloacele folosite întru atingerea lui. Să ne explicăm.

Aparenţa este că familia Grigoriu și-a luat mașină, deci trebuie să intre în eșalonul fericiţilor. Esenţa e că abia de acum înainte familia Grigoriu se va scinda în două, destrămându-și unitatea și întunecând chipul fericirii prin lupte interne, interese disjuncte și poziţii sectare. Pe de-o parte Grigoriu, cel cu permis de conducere, pe de alte părţi restul familiei Grigoriu, soţie, copii, părinţi, veri, unchi și mătuși care, cu toţii și cu toatele, trag de Grigoriu în felurite direcţii:

Să care.
Să ducă.
Să aducă.
Să conducă.
Să dea fuga.
Să plimbe.
Să rezolve.
Să fie amabil cu…
Să o repeadă până la…
Să lase în drum…
Să ia din drum…
Să aștepte lângă…

Și, colac peste pupăză, să mai facă și…piaţa.

Vai, și cât de numeroasă e familia Grigoriu! Nenumărate linii colaterale, ramuri și încrengături ale arborelui genealogic încep să iasă la suprafaţă de la adrese, din spatele unor numere de telefon pierdute în negura uitării. Cuscrul unui văr și vărul unui cuscru, nepotul de frate al unei mătuși din partea mamei și mama unei mătuși din partea nepotului de frate, se reactualizează subit, amintindu-i lui Grigoriu că ei n-au dispărut, există acolo la Vârfu Câmpului, la Derjești sau în cartierul Ghica Tei și că vin, vin să vadă minunea, să se plimbe cu ea, să-și rezolve interesele personale cu ea, cu mașina lui Grigoriu. Că doar n-o să aibă Grigoriu obrazul să refuze un membru al familiei, din meschine comodităţi de moment.

De câte ori aud pe cineva că se plânge…

— Dom-le noi suntem o familie așa de mare și de încâlcită, încât e imposibil să știu exact câţi membri mai are ea…

…Îl bat încurajator pe umăr și-l sfătuiesc dezinteresat:

— Prietene, dacă vrei cu adevărat să faci recensământul familiei tale, atunci ai la dispoziţie un mijloc ce nu dă greș niciodată. Cumpără-ţi un automobil.

Să trecem acum la a doua contradicţie ce generează comicul auto de familie — aceea dintre scop și mijloacele folosite întru atingerea lui.

Las la o parte disproporţia între nobilul scop primordial, Visul achiziţionării unei mașini, și mijloacele folosite constând în diete prelungite de marmeladă și iaurt.

Voi trece direct la scopurile urmărite după ce mașina a fost adusă în garajul

particular sau măcar pe trotuarul din faţa blocului. Educaţia odraslei, șlefuirea profilului său moral prin intermediul automobilului, iată un scop admirabil ce face cinste oricărei familii de oameni ai muncii. Reproduc pentru voi, iubiţi cititori, replicile a doi părinţi preocupaţi serios de cizelarea personalităţii fiului.

Mama, atitudine ușor agresivă, mâinile în șolduri:

— Nu înţeleg de ce i-ai luat mașină lui fiu-tu.

Nu era destul de pramatie și până acum? Nu făcea destule boacăne și până acum?

Tata, strateg, vizionar:

— Ba da, dar măcar pe viitor o să le facă în altă parte.

Este suficient ca un automobil să treacă în patrimoniul unei familii, pentru ca înăuntrul respectivei celule sociale să se evidenţieze o mare varietate de scopuri. Iată un caz clasic. Tocmai s-a încheiat tranzacţia între vechea familie posesoare de Moskvici (care a reușit să scape de rabla stoarsă timp de 15 ani) și noua familie posesoare a aceluiași Moskvici (care se amăgește că pentru 30.000 de lei a pus mâna pe un chilipir). Noua achiziţie este adusă în triumf acasă și se oprește, ostenită, între un strat de ceapă și un coteţ de găini. Familia, ciopor în jurul ei, câte capete atâtea scopuri, câte minţi atâtea gânduri.

Soţul — Hm, mi-a zis ălci că numai 9, dar în realitate câţi litri o consuma la suta de kilometri?

Soţia — La verdele ăsta smarald, o să-mi asortez un mantou nou, că al meu mergea numai la albastru…

Fiul — O fi luând 180 la oră, cât scrie pe kilometraj, sau cifrele sunt numai așa, de formă?

Plus *vecinul,* nelipsitul vecin prezent cu binoclul, cu ochiul la gaura cheii, cu urechea la peretele comun, doritor să afle și să răstălmăcească tot ce se petrece la familia de alături:

— De unde drac’ au pârlitii ăștia bani să-și cumpere mașină mică? Aici nu e lucru curat…

Scopurile se întâmplă să evolueze, până la a deveni complet opuse. Continuarea istorisirii de mai sus este, în această ordine de idei, edificatoare.

Regăsim, aşadar, soţia care a izbutit să-și asorteze la verdele smarald al caroseriei un splendid mantou *beige.* Dar… fatalitate. Când familia iese să se vânture pe patru roţi, ca un făcut, nimeni nu întoarce capul după combinaţia mașină-mantou, nimeni nu bagă de seamă, pe nimeni nu interesează. O soţie rănită în amorul ei propriu este ceva de care e mai bine să te ferești. Vinovatul va trebui să plătească și vinovat e automobilul, prea comun, prea șters, prea pe toate drumurile. Soţia este ferm hotărâtă să se descotorosească de obiectul răspunzător de umilinţă. Soţul însă nu și nu, că el e mulţumit, fostul proprietar nu l-a tras pe sfoară, Moskviciul se menţine sub 10 litri la suta de kilometri, deci e o mașină care merită banii. Soţia tună și fulgeră, că n-o să-și treacă ea tinereţile și șarmul într-o hoașcă de autoturism bun de dat la topit, soţul nu abdică nici el, că mașina nu e o cravată, s-o schimbi la fiecare ocazie, și uite așa trec zilele, lunile și problema

rămâne mereu deschisă. Dar o soţie atinsă la orgoliu nu uită și nu iartă. Din acalmia înșelătoare, ca de vulcan stins, pândesc, revanșarde, erupţiile unor fraze răutăcioase. Iar când minorul familiei, junele Fănel, parcurge vârsta întrebărilor și a curiozităţii nesecate, punând între altele o mie problema:

— Mămico, oare ce fac oamenii mari când auto mobilele lor îmbătrânesc atât de mult, încât nu mai sunt bune de nimic?

Ei bine, atunci vulcanul se trezește, neașteptată revărsare de lavă verbală:

— Ce să facă, puișor? I le vând lui taică-tu!

Până acum am aprofundat situaţia de pe poziţia soţiei. Un elementar simţ al justiţiei — *audiatur et altera pars* — ne obligă să ne deplasăm și în tabăra adversă, a soţului, hăituit conducător auto amator. Un personaj condamnat la griji perpetue, sărmanul de el, mereu mânjit de ulei pe mâini, pe haine, pe obraji, pregătit oricând să sară în ajutorul scumpei sale mașini, suind-o cu cricul, stropind-o cu furtunul, lustruind-o cu cârpa, bâjbâind prin motor după defecţiuni imaginare, ignorând beteșugurile reale și iar frecând, strângând șuruburi, ștergând geamurile, schimbând cauciucurile, ungând piesele, plă tind mecanicii auto.

Charlot în milioane de exemplare.

Don Quijote cu destinul legat de cel al carosatei sale Rosinante.

El, tracasatul șofer amator, trăind tensionat nece sitatea defilărilor, cum ar zice Freud, care nu știu dacă a avut mașină, dar i-a înţeles nuanţat pe cei care o au.

L-am auzit odată pe un asemenea nefericit spunând cu năduf, ca să se răcorească:

— Păi sigur, nevastă-mea are pretenţia la drepturi egale cu mine, dar toate, până la mașină. Când funcţionează bine, e mașina ei; când trebuie reparată, e mașina mea.

Indiferent cine și când ar revendica-o, mașina rămâne în fond un bun comun al ambilor soţi, fiind obiect de partaj în căsniciile eșuate și, dimpotrivă, pretext de cooperare maritală atunci când mariajul se menţine pe linia de plutire. Vorba cântecului:

Mașina se cere păzită cu săbii de-oţel.
Și de ea și de el.
La fel.[2]

Paza se efectuează atât ziua, cât și noaptea. Mai ales noaptea, când el și ea sunt datori să vegheze la cel mai mic zgomot suspect, la cea mai neînsemnată alarmă dinspre partea automobilului.

Un asemenea zgomot suspect s-a auzit în noaptea de 8 spre 9 aprilie, la orele 3 și 42 de minute, în dormitorul conjugal al soţilor Spălăţelu, aflaţi sub incidenţa somnului. Madam Spălăţelu, femeie hipersensibilă care doarme foarte superficial, s-a trezit numaidecât și și-a ascuţit auzul. Zgomotul s-a repetat, parcă și mai

[2] Modificarea textului este cu totul neîntâmplătoare și dorită de autor. (N.A.)

puternic. Ai fi zis că e un motor înfundat, oarecum hodorogit.

Altă femeie s-ar fi pierdut poate cu firea. Dar madam Spălăţelu a făcut imediat ceea ce se impunea. L-a zgâlţâit vârtos pe bărbatu-său, strigându-i imperativ:

— Nu mai sforăi, că-mi dai emoţii. Am crezut că ne fură cineva mașina!

Suntem acum transbordaţi, graţie tehnicii mele narative, într-o altă noapte. Cea mai lungă noapte a anului, revelionul. Petrecerea e pe sfârșite, orologiul bate cinci și jumătate, musafirii tocmai încep să-și strângă mâinile a despărţire. Dar iată că Mătușa (o vom numi așa, în general, Mătușa), cucoană nesuferită bârâind la cap pe toată lumea, un adevărat izvor de sunete ascuţite și stridente, un monument viu al flecărelii stupide, Mătușa deci, susţine că nepotul ei de frate are obligaţia morală s-o repeadă și pe ea cu mașina până acasă, în Pantelimon.

— Nu pot, tanti dragă, îngaimă nepotul surprins de ofensiva mătușii. Mi-e imposibil, pentru că…

— Să nu-mi spui mie că te temi să conduci pentru că ai băut un păhărel-două. Nu ești tu ușă de biserică!

— Nu numai de asta, tăntico. Dar de două zile n-am loc pe unde să-mi scot mașina din parcare, așa că la revelion am venit pe jos.

O, nemernică și blestemată mașină, câte servicii pentru care ești plătită cu sudoarea frunţii refuzi să aduci familiei noastre cea de toate zilele. Plesni ţi-ar cauciucurile, ticăloase! Dar uite că am alunecat pe panta imprecaţiilor mai mult decât se cuvenea. Sunt un pătimaş și, la nervi, mai greșește omul, vă rog să mă iertaţi. În realitate, o familie fără mașină e ca vânătorul fără pușcă, ca eschimosul fără blană și ca Mătușa fără bârâială la cap. Adică e redusă la zero, anihilată, exclusă din rândul lumii.

De aceea cred că, fără prea mare dificultate, citi torul va deduce ce se putea descifra pe figura unui talentat acordeonist, specializat în antren muzical la nunţi și botezuri, atunci când, întorcându-se de la o cumetrie cu ditamai instrumentul în cârcă, a fost întâmpinat de nevastă-sa după cum urmează:

— Apropo de acordeon, Jeane, aș vrea să-ţi spun ceva despre mașina noastră…

Șoferi de duminică

Primele noastre șase capitole au avut un caracter pregătitor, mai expozitiv, mai teoretic, dacă-mi este îngăduit să spun așa. A sosit acum momentul să punem hotărât mâna pe volan, piciorul pe acceleraţie, cheia în contact și să-i dăm bătaie, afară, la aer, în lumea mare, că de-aia suntem șoferi. Singuri ori cu întreaga familie grămădită pe canapelele mașini", ce ne e scris în frunte ne e pus: eticheta „Șoferi de duminică". Deci am așteptat 13 zile să ne vină rândul *soţului* sau *jără-soţului* și, în fine, primim binemeritata recompensă a celei de a 14-a zile, ziua îngăduită a excursiei automobile, în care putem arăta omenirii cine suntem noi, magnificii din spatele parbrizului.

Și când se dezleagă băierile duminicii, când din toate curţile, din toate parcările, din garaje și sub soluri ies și se înscriu pe direcţia „iarbă verde" puz derie de autoturisme, albe, roșii, crem, gri, negre, metalizate au ba, tropicalizate sau invers, atunci șoselele aproape că dispar sub invazia motorizată.

Parcă un sânge tot mai gros, mereu mai leneș, ar pulsa obosit prin artere, sleit de propria sa încetineală. Și în cele din urmă, inevitabil, undeva se produce o strangulare, un colaps, un infarct rutier.

Ceva s-a întâmplat undeva, într-un punct nedeter minat al șoselei, o barieră lăsată de-a curmezișul traficului, o tamponare, un drum îngustat, fapt e că uriașa coloană s-a oprit și așteaptă cuprinsă de un tremur nervos, astenizată de nerăbdare. Portierele se deschid, taţii de familie se dau jos blestemând de toţi dumnezeii.

— Ce e?

— Ce s-a întâmplat?

— De ce stăm?

— Când o să ieșim din „ambuscada" asta?

Întrebările aleargă în sus și-n jos de-a lungul coloanei și, fir-ar să fie, nu se poate ști nimic precis.

Cum poţi să vezi ceva, când tot felul de coloși motorizaţi, autobuze, dube frigorifice, caravane cinematografice, biblioteci sătești ambulante, felurite minuni masive pe patru, șase sau opt roţi șed ca niște plăcinte pe șosea, obturând orice vizibilitate, interzicând orice certitudine în privinţa motivelor pentru care ne-am oprit cu toţii așa, între câmpia din dreapta și dumbrava din stânga.

Așteptăm…

Așteptăm strângând din măsele spre a nu plesni de furie neputincioasă.

Trebuie să fii francez ca să-ţi mai poţi păstra o brumă de umor în împrejurările astea nenorocite.

Căci, dacă nu și-ar fi conservat simţul umorului, francezii, cu Parisul lor unde automobilele avansează mai încet decât un invalid la pas, ar fi ajuns cu toţii clienţi statornici ai psihiatrilor. Dar nu, francezul știe să domine o situaţie care îl domină. Faceţi un mic efort de imaginaţie și figuraţi-vă mintal o șosea de duminică, în apropierea Parisului, năpădită de mașini și de semirulote care stau și stau și stau, de *un quart d'heure,* așteptând să fie surmontate urmările unui ambuteiaj monstru cu efect paralizant pe câţiva kilometri în sus și în jos. Mii de degete proptite în claxoane, lansează spre cer valuri stridente de protest sonor.

Înălţat cu vreo doi metri peste nebunia generală, cu coatele sprijinite de cadrul geamului lateral, un șofer de mastodont rutier, din acelea pentru cărat mobile, zâmbește hâtru în mustaţa sa căruntă. În coasta colosului un Citroën versiune populară, de familie, ca o musculiţă prinsă sub pahar, claxonează, sforăie, ambalează în gol, mă rog, cam tot ce îi rămâne de făcut unui automobil prizonier în cap cana traficului încremenit. Privind cu superioară milă la șoferul nevricos de jos, profesionistul îi face un semn amical cu mâna.

— Bah, monsieur! Ne costă scump autostrăzile astea, dar trebuie să recunoaşteţi că, pentru banii daţi, putem profita mult timp de ele!

Umor franţuzesc. Să fie la ei, acolo. Dacă îmi spunea mie una ca asta, îl puneam la punct pe individ, de nu se vedea.

În sfârșit, dopul neidentificat a fost extras din gâtlejul circulaţiei și imensa coloană se urnește greoi, din toate articulaţiile sale anchilozate, ducându-se câţiva kilometri mai încolo pentru a se poticni din nou într-o altă întâmplare rutieră. Uite-așa, înainte, stop, lejer și iar strâns la înghesuială, abia acum — pricep eu în profunzime ce a vrut să reprezinte prima clepsidră inventată de egiptenii antichităţii, adică două spaţii abia comunicând printr-o sugrumătură. Asta a vrut să reprezinte: o șosea de duminică, la oră de vârf.

Și când în cele din urmă ai norocul să găsești drumul lateral care te scoate din infernul colectiv, când crezi că ai scăpat de griji și fluieri cu mare veselie un șlagăr de Aurel Giroveanu, numai ce auzi din spate glasul nevestei, prevestitor de catastrofe:

— Pandeleee! Oprește și întoarce imediat!!

— De ce, dragă — sari tu speriat, mai-mai să scapi bolidul de sub control și să

demolezi șopronul unui gospodar rural.

— Dacă nu ajungem urgent acasă, e de jale! Am uitat fierul de călcat în priză.

— Nu ne întoarcem, zici tu calm, cum îi șade bine unui bărbat care a trecut cu mașina prin multe și peste multe.

— O să izbucnească un incendiu, Pândele, insistă consoarta, persuasivă, cum îi stă bine nevestei.

La care imperturbabil, controlând situaţia, ca un Kojak în scena finală a serialului poliţist, îţi liniștești jumătatea cu logica ta de stâncă.

— N-o să fie niciun incendiu, iubito. Și eu am uitat robinetul deschis la baie.

Promenada de duminică îşi urmează cursul pe drumuri judeţene ceva mai aerisite. La capătul lor trebuie să se afle o fată morgana a șoferilor amatori, acel loc încântător ce cuprinde în mod obligatoriu următorul inventar minimal:

a) una lizieră pădure, cu copaci numai buni de întins hamacul între ei;

b) una poiană iarbă grasă pentru picnic și zbenguială copii;

c) una bucată izvoraș cristalin, de care vor beneficia, atât ocupanţii mașinii, cât și mașina însăși.

Punctul c) este mai imperios necesar decât toate, că nu degeaba orice mașină care se respectă trebuie să aate permanent curată, ca o mirească la prima ei cununie. Cu găletușa într-o mână și cu câlţii în cealaltă, conducătorul auto va desăvârși acolo, lângă izvorașul providenţial, toaleta de drum a comorii sale pe patru roţi.

Restul familiei, tolănită pe iarbă în bătaia primăvăratică a soarelui, întinde pe șervet masa intens vitaminizată — ouă fierte, roșii, brânză, cafea, șuncă, gem, unt, sifon, ia mâna Gigele de pe vin, că te plesnesc, pentru tine am adus pepsi, și iarăși ceapă verde, pui fript, cornuleţe cu rahat, mă rog, reper toriul complet. Apoi soţia, socrii și Gigei asaltează pătratul textil încărcat cu bunătăţi, ca la hram.

Străin de tot acest ceremonial, capul familiei s-a înverșunat asupra automobilului și freacă la el ca un fanatic, făcând zeci de drumuri cu găletușa, de la unda lină a izvorului până la radiatorul prăfuit, și iar la apă, și iar la roţi, să le învioreze cu reflexe

„Mai strălucitoare decât mândrul soare”, cum zice o baladă folclorică, să moară de invidie o șosea întreagă.

Pe nesimţite, locul acela de rai, până mai adineaori pustiu, s-a populat rapid cu alte și alte mașini.

Familiile se lăbărţează pe pajiștea micuţă. Copiii chiriăie și aruncă mingile peste farfurii și sticle de bere. Tranzistoarele urlă pe diferite programe simultan. Motoarele păcănesc, răspândind în atmosferă gaze arse de eșapament. Capii familiilor se ceartă pentru întâietate la firicelul de apă, care și el fuge ca din pușcă să scape odată de locul acela infernal.

Unde ești singurătate, cu pădurea ta cu tot?

Și pe când aici, la iarbă verde, talmeș-balmeșul a atins dimensiuni pe care numai un penel deprins cu mulţimile, ca al lui Brueghel, le-ar putea ţine în frâu,

acasă, la oraș, oare ce se întâmplă?

Ce să se întâmple, cam același lucru, circulaţia rutieră a dat de bucluc. Șoferii de duminică aleargă bezmetici de colo-colo, de la un ștrand la altul, la stadion, la cinema, la cimitir, la o grădină de vară, la o mie de alte locuri duminicale, străzile sunt năuce de atâta umblet pe patru roţi. Culmea e că situaţia asta îngrozitoare tinde să se extindă pe toată suprafaţa pământului. Poliţiștii din Tokio turbează şi-şi mai ţin zilele doar cu măști de oxigen pe figură, olandezii se apără de mașini mutându-și statura masivă pe biciclete, municipalităţile marilor orașe trân tesc la sensuri interzise pe unde se nimerește, mași nile se bulucesc haotic căutând scăpare din strâmtoarea interdicţiilor, se tamponează cu frenezie, se amenință, dibuie ieșiri din ghemul absurd al străzilor, claxoane, copii plângând, amenzi, într-un cuvânt — circulaţie.

Așa nu mai merge, și-au zis medicii spitalelor de urgenţă din urbea engleză Plymouth. Până ne vine, prin demenţa asta rutieră, mașina cu flacoane de sânge de la centrul de hematologie, până se des curcă printre stopuri, caramboluri, agenţi de circulaţie, șoferi de duminică adormiţi care blochează fluxul, ce s-o mai lungesc, până să intre ea pe poarta spitalului aducând preţioasa materie primă a transfuziilor, pacientul de la urgenţă riscă un sfârșit nedorit…

— Ce-i de făcut? clamează medicii.

Și uite că apare un isteţ, punând pe tapet ideea porumbeilor voiajori. Unde tehnica modernă e strânsă cu ușa, porumbeii se descurcă în 5 minute. La centrul hematologic li se leagă de gât micul recipient cu sângele salvator și… glonţ la spitalul care a făcut apelul de urgenţă, pe deasupra iadului rutier de dedesubt. Rușine, automobilule, încă o dată mama natură ţi-a dat o lecţie de simplitate eficientă.

Afară, dincolo de zidurile cetăţii, alte și alte mașini continuă să gonească spre munţi, spre văi, și câmpii, pentru a studia simplitatea naturii direct la sursă.

Cramponat de volanul său, cu ochii cât cepele, atenţi la problematica infinită a conducerii auto, șoferul de duminică se amăgește singur că a mai făcut un traseu turistic.

Făcut, poate.

Savurat… în niciun caz…

Mai ales de când șoselele au încolăcit literalmente toate peisajele, trecând peste ape, peste munţi, prin păduri, despicând natura în lung și-n lat, nevoia șoferului amator de a coborî din cușca lui umblătoare ca să-și rememoreze practic „vârsta de aur” a drumeţiei pe jos se manifestă din ce în ce mai anemic. Degeaba insistă la răstimpuri soţia, încă păstrătoare a unui fior de romantism (și el în des creștere), degeaba încearcă ea să mai apere niţel legea firii:

— Lasă și tu mașina, măcar un sfert de oră.

Trage pe dreapta și hai să urcăm și noi pe jos până în poiană.

— Trebuie să fiu nebun ca să urc pe jos, dacă am mașină, mârâie soţul atacând serpentina.

— Maniacule! Mașină și iar mașină! Atunci picioarele pentru ce le mai ai?

— Unul pentru accelerator, celălalt pentru frână.

Și maniacul continuă să înghită kilometrii, cu privirea înfiptă în panglica șerpuitoare a șoselei, orb la frumuseţi și la miracole turistice, sclavul automobilului al cărui stăpân se crede. Ochii de Argus ai șoferului amator baleiază fără preget asfaltul, în căutarea perfidelor obstacole. Și ele nu întârzie să-și facă apariţia. Blană lângă blană, toante dar nenumărate, oile. De la un șanţ la celălalt, șoseaua e acoperită de revărsarea lor torenţială. Umplând zările de corul behăielilor atonale, contrapunctat de dodecafonia tălăngilor, urmându-și nesimţitoare exodul lor străjuit de câini, opunând nerăbdării șoferului placiditatea lor tâmpă, oile curg ca un râu liniștit de câmpie și presează ca un piston viu al carosabilului.

O turmă condusă de un cioban imperturbabil e năpastă curată în calea și așa anevoioasă a șoferului de duminică, al cărui timp e drămuit, planificat cu parcimonie. Barierele le mai anticipezi, le mai eviţi;

O turmă de oi pe șosea niciun centru de calcul electronic nu poate s-o prevadă. În asemenea situaţii tot ce-ţi mai rămâne de făcut e să te proptești în claxon și să-ţi descarci furia pe cioban.

Odată mă aflam într-o deplasare cu mașina, trimis de serviciu. Ceasul rău! Ne întâlnim cu turma pe lângă Baia Mare, pe drumul ce duce la Firiza.

Șoferul recurge imediat la claxon și la toate cuvintele tari ce-i vin la gură. Numai că oierul era un tip cu replică și s-a burzuluit numaidecât:

— Auzi, vericule, când ești din capitală, să nu vii dumneata aici ca să ne critici circulaţia din provincie!

Vă închipuiţi, dacă eu, persoană în interes de serviciu, investită cu autoritatea funcţiei, nu am putut trece de oi, păi atunci ce pretenţii să aibă un biet șofer de duminică, fără delegaţie și fără mapă diplomat. N-are decât să stea în trena turmei, așteptând răbdător ieșirea primei oi de pe șosea, numai una, că după aceea se duc cu toatele după ea, ducă-s-ar!

În definitiv, ce înseamnă un șofer de duminică?

Nicăieri în lume dicţionarele nu se învrednicesc să explice această noţiune, așa încât îmi voi asuma eu răspunderea unei interpretări. Deci…

Șofer de duminică (S.d. D.) — Concept creat de șoferii profesioniști, arhi-sastisiţi de alergătură pe patru roţi, și cărora circulaţia le-a intrat atât de tare în sânge, încât și noaptea în vis apasă pedale de ambreiaj și schimbă viteze. Pentru ei, orice condu cător auto amator, care se fâţâie cu mașina doar la zile mari, pentru plăcerea personală, și care ar face mai bine să lase drumul public liber în favoarea treburilor obștești, este un **S.d. D.** Adică un individ demn de dispreţ, ce uită între două ieșiri cu mașina tot ce știa despre volan, reamintindu-și mereu circulaţia numai *in vivo,* pe pielea — a se citi „tabla” — altora.

Acest punct de vedere în legătură cu S.d. D. pare a fi pe deplin împărtășit și de organele de circulaţie.

Ori de câte ori o mașinuţă particulară va fi antrenată într-un eveniment rutier, agentul constatator va zice în sinea sa cu severitate: „Păi sigur, șoferii ăștia de duminică!”. În schimb, când boacăna o face un profesionist, i se vor găsi unele

circumstanţe atenuante, că autobaza X nu a făcut nimic pentru educaţia lui, că vigilenţa colectivului din care face parte a adormit, că șefii lui nu au desfășurat o muncă ireproșabilă, că deci, vezi matale, și alţii poartă vina…

Slabe speranţe să se amelioreze lucrurile, bravii mei șoferi de duminică, salvarea e numai și numai în voi înșivă. 10 perechi de ochi, în toate direcţiile posibile și ţineţi seama de sfatul bătrânesc, sâcâitor, dar sănătos ca orice sfat:

„Automobiliști, dacă aţi ajuns la o intersecţie, opriţi-vă ca să vă asiguraţi, întâi la stânga, apoi la dreapta. Dacă nu, asiguraţi-vă la ADAS”.

În ceea ce privește asigurarea, ochii îşi au importanţa lor, dar să nu neglijăm și rolul geamurilor.

De regulă, femeia este aceea care, din superior spirit gospodăresc, subliniază însemnătatea capitală a acestui aspect, atunci când sugerează:

— Dragul meu, da’ mai spală și tu geamurile mașinii! Sunt așa de murdare, că nu se mai vede nimic afară.

Bărbatul, deh, mai indolent, cum îl cunoaştem…

— N-ai decât să le deschizi.

Dar după câteva minute geamurile deschise se răzbună și același șofer de duminică mârâie nemulţumit:

— Ia închide tu geamul de pe partea ta. Nu simţi ce curent e?

— Curent? E doar oleacă de aer curat.

— Se poate, dar un aer curat care se grăbește teribil!

După tot cortegiul de ghinioane care se ţin scai de șoferul de duminică, asta mai lipsea, uite că a început să plouă. După ce că ai la dispoziţie doar câteva ore de hobby automobilistic, să-și bată joc meteorologia și de puţinul lor. Din păcate, nicio lege nu obligă duminicile să se scalde în soare.

Prin urmare, rapid, strângem termosul, sufertașele, șervetele, trusele de voiaj, scaunele pliante, membrii familiei, păturile, totul la mașină, pe iarbă rămân doar hârtiile, conservele goale, cojile de ouă. Oul timă căutătură circulară, să nu uităm nimic din cele trebuincioase, mai ales copilul, și pe-aici ţi-e drumul, înapoi acasă, prin răbufnirile violente ale aversei.

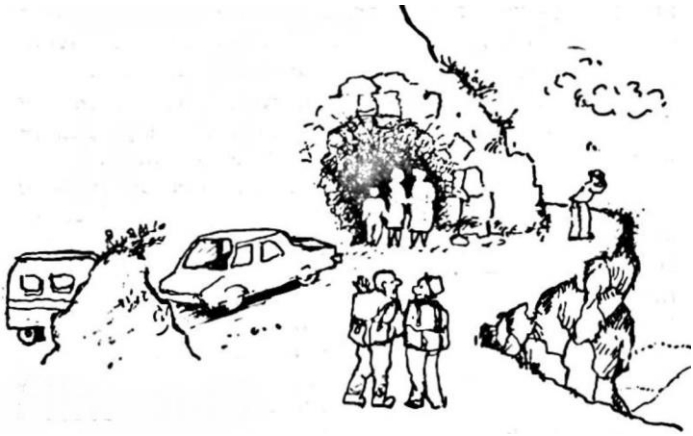
Pânze dense de apă mătură, dar ce zic eu mătură, mitraliază șoseaua, explodând în miliarde de substropi, plesnind parbrizul, bătând darabana pe capotă, desfiinţând orice vizibilitate. Dar șoferul de duminică are orgoliu și ambiţie. El se aruncă orbește în neantul fluid, mânat de singura idee fixă care i s-a cuibărit în cap: acasă.

— Păi bine, frate, cum naiba poţi conduce o asemenea rablă, și încă pe o ploaie torenţială ca asta?

— De fapt, se scuză cel interpelat, eu sunt miop. Și dacă tot mi-am uitat ochelarii acasă, restul ce mai contează?

Nu că aș avea agenţi de circulaţie în familie, dar când văd câte un posedat ca dumnealui mă trezesc exclamând și eu, trădător al propriului meu permis roz de conducere:

— Ah, șoferii ăștia de duminică!…



Film Auto de lung kilo-metraj

O dată pe an, la capătul unui șir lung de 48 de duminici, sosește și Marea Duminică, paradis ce ţine aproape o lună și poartă titlul oficial de concediu.

Principalele pregătiri automobilistice tocmai pentru acest interval de timp se fac.

Întotdeauna concediul este și va fi examenul anual de capacitate, proba practică de foc a șoferului amator. Este o bună ocazie de a adăuga o mie două de kilometri la zestrea de uzură a mașinii, pe drumurile întortocheate ale excursiilor auto în circuit. De obicei acum ne reamintim că suntem membri ai A.C.R., că avem dreptul la asistenţă tehnică gratuită, că în cazul unei pene de motor care ne paralizează mașina undeva, pe la cota 1.000, tot A.C.R.-ul are priceperea și mijloacele tehnice necesare de a ne scoate la liman. Sigur, nu e obligatoriu să avem nevoie de așa ceva, dar nu se știe niciodată…

Concediul e teribilul nostru raliu, în care învinge doar cei hiperprevăzători, cei care au în portbagaj rezerve pentru orice situaţie. Roţi de schimb, cricuri, pneuri, petice calde și reci, bujii, chei de felurite tipuri și dimensiuni, ștangă articulată, lanţuri și tot soiul de asemenea ingrediente mecanice pentru marele festin al călătoriei pe patru roţi. Întregul arsenal nu valorează mare lucru, dacă portofelul nu conţine destul carburant… lichid, sub formă de sute de lei. La vreme de concediu asta echivalează cu benzină, cu ulei, cu detergenţi și cosmetice pentru fasoanele dragului nostru autoturism, cu tichete de parcare, cu despăgubiri plătite miliţiei la controalele radar, cu atenţii oferite acelor săteni cumsecade care îşi vor înhăma caii la puntea mașinii noastre, ca să ne scoată din șanţul drumului comunal.

Dar preparativele pentru excursia auto în circuit sunt cu mult mai complexe, ele incluzând și o aprovizionare specifică, în care fiecare amănunt îşi are locul său, ştiinţific determinat. Un singur exemplu

— Cartea de voiaj. Scotocind prin biblioteca noastră personală, vom constata

disperaţi că pe rafturi sălăşluiesc numai dicţionare, romane de Faulkner, almanahuri deja citite, lucrări despre bazele medicale ale curei de slăbire și ceva albume de artă.

— Ca să vezi, domnule, vom exclama noi surprinși.

N-am ce citi în concediu!

Prin urmare, fuga la librărie.

— Aș dori o carte mai… așa… s-o pot citi în concediu.

— Preferaţi o carte mai ușoară?

— Mi-e indiferent, sunt cu mașina.

Și atunci amabila vânzătoare, pe deplin elucidată asupra preferinţelor noastre culturale, ne va recomanda călduros ultimul volum de nuvele psihologice ale debutantului Coriolan Platină, că tot nu se atinge nimeni de volumul respectiv. Avem acum exact ce ne trebuie, o carte cu însușiri soporifice, somnul fiind la mare preţ după lungile și obositoarele etape rutiere.

Pregătirea exhaustivă a psihicului și intelectului înaintea amplei aventuri pe șosele e o necesitate acută și nu o vorbă goală. Tocmai din această prin cină un club al șoferilor amatori francezi a înserat printre sfaturile adresate membrilor săi și următoarea recomandare plină de bun simţ:

Conducători auto!

Pe traseele ţării

Păziţi-vă de animalele care se duc la adăpat

Și de oamenii care vin de la adăpat!

Cu animalele mai e cum mai e, ce mă îngrijorează pe mine sunt oamenii care vin de la adăpat. În special când ei vin de acolo nu pe jos, ci disimulaţi în habitaclul lor motorizat, să știţi că niciunul din ei nu vă va da preaviz spunându-vă: „Atenţie, am făcut o mică haltă de alimentare la bodegă”. Ca un făcut, acești indivizi imprevizibili întâi vă vor turti binișor aripa din stânga a mașinii și abia după aceea se vor explica, punând cu greu cuvânt după cuvânt:

— V-vă rog să mă scuzaţţtsi, am circ… circ… circum… stanţe atenuante. Sssânt băut… hâc!

Dar să-i lăsăm pe beţivii șoselelor pentru un alt capitol al cărţii. Până atunci se va ocupa de ei miliţia rutieră. Noi să ne vedem de excursie, cu înmiite precauţiuni și respectând la fiecare pas o lege nescrisă a șoferiei care grăiește așa:

„Când vezi roșu la semafor, oprește-te.

Când vezi verde, circulă mai departe.

Când nu vezi nimic, culcă-te”.

Nici nu e greu, ataci o pagină din Coriolan Platină și gata, dormi dus. O oră, două sunt suficiente pentru restaurarea tonusului, apoi din nou la drum, străbătând consecvent splendidul itinerar, în baza hărţii pe care, la plecarea de acasă, un prieten ţi-a împrumutat-o cu cuvintele:

— Să nu mi-o pierzi, că altă dată când mi-o ceri n-o să ţi-o mai dau.

Kilometrii se preling voioși pe sub mașină, crânguri și poieniţe se deschid ispititoare pe ambele laturi ale drumului, pe sensul opus, vâj, vâj, trec pierzându-se

în spate mereu alte mașini cu destinaţii necunoscute, derivaţii rutiere îţi fac cu ochiul spre cine știe ce peisaje încântătoare, defilează fântâni, căsuţe ţărănești cu ferestrele zâmbind la soare. Castani, plopi și diverse alte esenţe arboricole, plantate la distanţe egale de-a lungul șoselei, îţi ritmează linearitatea călătoriei. Important e să știi să le eviţi, că nu degeaba sunt copacii piaza rea a șoferului. Stau acolo încremeniţi de zeci, poate de sute de ani, și, deodată, te trezești cu unul drept în faţa măștii radiatorului.

Intri într-un cătun cu nume sălbatic, Hârâiești, sau Băbănoaia, sau Ploștina de Jos, gâștele ţâșnesc ca o explozie albă dinaintea roţilor, o pensionară C.A.P. te ameninţă cu furca de tors, copii desculţi îţi fac semne amicale cu mina, le zâmbești și le răspunzi și tu pa! pa! drăguţii de ei, gata, cătunul nu mai e, s-a stins în amintire, șoseaua coboară, apoi urcă iar printre două perii uriașe de culturi agricole și de odată soţia îţi arde un ghiont, de mai să scapi volanul din strânsoarea degetelor:

— Biţule, observ că de o oră cineva se ţine după mașina noastră.

Te uiţi în retrovizor și nu vezi nimic din cauza rulotei. Zici:

— Stai calmă, iubito. E rulota.

— Rulota?! — ţipă consoarta la tine. Păi avem locuri reţinute la motel.

— Și cu rulota ce era să fac?

— S-o fi lăsat acasă.

— Acasă ne trebuia și mai puţin.

Ehei, și cu rulota asta, câte păţanii! Tone de umor au scos din ea scriitorii, cineaștii. Disney a întors-o pe toate feţele în desenele lui animate, l-a adus pe Donald, un mic taifun cu pene, să ne arate ce șu bredă, ce neajutorată poate fi o rulotă de care se ocupă un răţoi coleric. Stan și Bran, Etaix, Taţi, o mulţime de alţi comici ai ecranului au mâncat o pâine dulce de pe urma acestui atât de banal — în fond – semn al civilizaţiei auto. Câtă ingratitudine! De ce să nu recunoaştem că o rulotă e mană cerească în zilele (mai ales nopţile) concediului pe patru roţi?

Uite, tocmai am ajuns la cota 1 327, pe o superbă pajiște montană. Jur-împrejur, cât vezi cu ochii, numai culmi semeţe pe care se târâie scamele norilor.

Jos, în văi, panglici șerpuitoare de apă fulgeră aur și argint sub strălucirea soarelui. Un fuior de fum, nu mai mare decât o nălucire de pitic, avansează ca melcul la piciorul muntelui, păi sigur, nu iese fum fără foc, trebuie să fie pe acolo și o locomotivă, și chiar este, priviţi, copii, trenuleţul acela microscopic, grozav lucru depărtarea, ditamai acceleratul ce fleac poate să devină!

— Biţule!

Vocea nevestei e ordin pentru tine.

— Ce e, scumpa mea?

— Scoate cortul și instalează-l. Mă simt cam obosită.

Hait, a venit momentul adevărului! O iei așa, pe departe…

— Mă tem, draga mea, că vom dormi la iarbă verde.

— De ce? De-aia am cărat cortul în rulota mașinii?

— Da, dar să vezi, pe serpentine rulota nu s-a mai putut ţine după mașină…

Tot mai sigur e cu motelul. Motelul e ceva care nu e nici oraș îmbâcsit, sufocat

de blocuri ciclopice, dar nici natură primitivă, necioplită. E o medie rezonabilă între brazii din curte, muntele la doi pași, apă curentă în cameră și telejurnalul de seară pe noptieră. Esenţialul e ca apa să fie și caldă, iar televizorul să aibă și imagine. De aceea e bine să nu cazi ca prostul unde preţul e mai mare și serviciile mai mici. Să te interesezi din vreme, să ceri relaţii, că moteluri sunt destule.

A, iată un biciclist îmbrăcat orășenește. Trebuie să fie vreun cetăţean de prin partea locului, ăsta cred că e mai bine informat. Ne apropiem, îl depăşim, punem frână și-i strigăm prin geam:

— Sănătate!

— Bună să fie, răspunde omul, care n-a auzit mare lucru, intimidat de bolidul oprit brusc în calea sa.

— Știţi cumva câte moteluri sunt în zonă?

Biciclistul, cu un picior proptit pe caldarâm, cugetă, socotește pe degete…

— Sunt trei, tovarășe.

— Aha, bun! Și la care mă sfătuiţi să trag?

Pauză. Omul se scarpină în cap, ezită.

— Ei, la care?

— Drept să vă spun, la oricare vă duceţi o să regretaţi că nu l-aţi ales pe celălalt! Vedeţi, nici prea multă libertate de alegere nu e prea bună!

Zilele trec, excursia auto în circuit se desfășoară în linii generale, conform planului. Aici o întârziere de trei ore; tăiem muzeul judeţean de pe lista obiec tivelor turistice pe care voiam să le vizităm. Dincolo un avans de o jumătate de oră, am avut noroc cu barierele ridicate, deci se poate merge și la peșteră.

Măcar așa, ca să-i vedem intrarea și primii zece metri, până începe întunericul dens.

În sinea ei, soacra se alarmează: „Of, vai de bătrâneţele mele, ce-o fi având de gând ginere-miu, că până la peșteră sunt patru kilometri, de ce nu intră pe drumul forestier la deal? Cum o să bat atâta cale pe jos, la anii mei? auzi, cică să coborâm din mașină…”

Nu e de joacă, gândurile trebuie date pe faţă!

— Da’ bine, Tudorică mamă, dacă avem automobil și e drum până la grote, ce-ţi veni să ne lași aici în șosea? Uite, indicatorul zice că poţi urca încă 4 kilometri cu mașina.

— Lasă, mamă soacră, ne-om duce pe jos.

— Păi sigur, că toată viaţa ai fost catâr și numai ce-ai vrut tu ai făcut. La mine nu te gândești?

— Mă gândesc și la matale, dar de mașină mi se rupe inima.

Soacra nu se lasă:

— Păi e bine și pentru mașină. O duci frumușel până la gura peșterii, o lași între doi brazi…

Tudorică, nimic. Se ţine tare:

— Nici să n-aud. Cel mai bine e pe șosea. Aerul curat și ozonat de sus îmi poate deranja eșapamentul. Ce, vrei să-mi polueze mașina?

A, să nu uităm! Pe urmă vin la socoteală și podurile…

Podurile astea la care legea circulaţiei ne obligă să încetinim, „să reducem viteza până la evitarea oricărui pericol”, pentru că pe ele drumul se îngustează, abia de încap fără să se frece două vehicule deplasându-se în sensuri opuse.

Poduri șubrede de lemn pe care se înaintează încet, cu grijă, ca pe cioburi și cuie, poduri în reparaţie unde stai și aștepţi să-ţi vină rândul la trecere, poduri improvizate, din scânduri îmbinate aiurea, care te scutură, te leagănă, te ameninţă. Dar măcar cine le trece, dacă le trece, își poate vedea liniștit de drum mai departe. De aceea vă sugerez ca, înainte de a vă prăvăli fulgerul criticii asupra podurilor care vă nemulţumesc, să vă gândiţi că prin alte părţi ale lumii poate fi și mai rău. Există ţinuturi unde un traseu automobilistic cu multe poduri echivalează cu sărăcie curată.

Două exemple vor fi de natură să vă lumineze.

În statul american Delaware există o sumedenie de treceri peste ape unde călătorul pedestru plătește o taxă de 25 de cenţi, iar automobilistul are privilegiul de a lăsa ca vamă un dolar bătut. pe muchie.

Cine n-are, lasă amanet diferite obiecte, mă rog, ce găsește omul prin buzunare. Cu fiecare an însă amanetul pretins e tot mai mare, acum s-a ajuns la inele, brichete, butoni de cămașă, stilouri, ochelari, ba pot fi văzute în micul depozit de amanete până și, iertat să – îmi fie, sutiene. „Cin se ia cu mine bine, îi dau haina de pe mine”, ar zice cântăreţul folcloric.

Și cum preţurile continuă să urce, nu e departe timpul când omul va veni la pod cu mașina, o va lăsa acolo amanet şi-şi va continua drumul *per pedes.*

Altă tărășenie cu un pod aflat pe o șosea din Ţara Galilor. De peste 20 de ani, automobiliștii care aveau treabă pe acolo, trebuiau să lase o taxă pentru pușculiţa Lordului Feroy of Hungerford, proprie tarul podului și al domeniului aferent. În urma numeroaselor sesizări și reclamaţii, o comisie de anchetă s-a urnit de la centru și a descins la faţa locului, luându-l la întrebări pe lord. Nobilul personaj a invocat în apărarea sa o ordonanţă veche de 170 de ani, în baza căreia unul din venerabilii săi strămoși era împuternicit de *His Serene Majesty,* regele George al III-lea, să perceapă taxe de traver sare a podului pentru vehicule „trase de anumite animale”.

— Bine, dar ce animale tractează automobilele? s-a mirat comisia.

— Caii-putere! — a replicat cu aplomb Lord of Hungerford.

Conservatorismul britanic nu e o legendă…

În schimb, legendară este amintirea lui Shakespeare la Stratford-pe-Avon și multe excursii auto pe pământ britanic includ ca punct de maxim interes turistic micuţa celebră urbe unde s-a născut marele Will. Mai ales americanii vin acolo buluc, sperând să întâlnească fantoma genialului dramaturg.

Un asemenea turist dezorientat gonea odată vijelios cu automobilul său pe șoselele engleze, bâjbâind în căutarea magneticului orășel. În dreptul unui localnic aflat pe marginea drumului, americanul oprește cu o frână puternică.

— Hello, *mister,* pe aici se ajunge la Stratford-on Avon?

— Da, domnule, vine precizarea. Dar nu-i nevoie să vă grăbiţi așa de tare.

Domnul Shakespeare a murit de mult.

Nu știu dacă americanul nostru a găsit în cele din urmă fantoma lui mr. Shakespeare și a reușit să dea mina cu ea, împlinindu-și astfel scopul suprem al pelerinajului său pe patru roţi. Ceea ce știu însă e că un cunoscut al meu, întors dintr-un circuit auto prin ţară, era în al nouălea cer de fericire. Îşi atinsese toate obiectivele planificate, punct cu punct, kilometru cu kilometru.

— Extraordinar, câte lucruri poţi vedea într-o excursie cu mașina! Câte peisaje, câte locuri uimitoare, câte monumente ţi se întipăresc în memorie…

— Ai trecut și prin Cluj-Napoca? — îl întreb eu.

— Desigur! Am văzut acolo tot ce era de văzut.

Nimic nu mi-a scăpat.

— Și statuia lui Matei Corvin?

— Fără discuţie.

Insist.

— Spune-mi, te rog, că mă interesează. E cumva o statuie ecvestră?

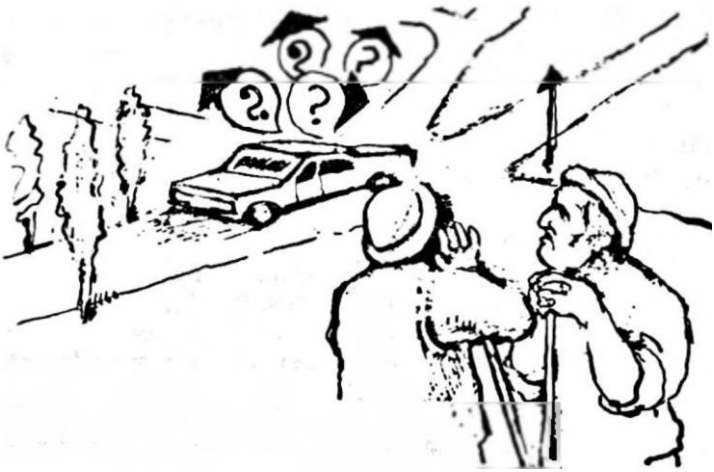
Amicul face un efort să-și aducă aminte. Avalanșa impresiilor proaspete, încă haotice, îi joacă feste.

— Hm… așa și așa…

Avantaje și dezavantaje în auto-circuite. Imaginile se succed neîntrerupt, se suprapun, se amestecă, iar când e să se tragă bilanţul, amănuntele se estompează într-un impersonal „așa și așa”. Dacă sunt mai mult „așa” decât „așa”, cine să le mai știe!

E adevărat, un șofer amator serios nu se dă în lături să folosească orice prilej pentru documentarea impresiilor, pentru fixarea noilor cunoștinţe, apelând la utile informaţii locale și la ghizi băștinași de oca zie. Își poate mări astfel aria de cuprindere, dar…

Complicată e dialectica! întotdeauna apare câte-un „dar” care încurcă situaţia. Acestui „dar” și nemaipomenitelor sale aventuri automobilistice îi vom consacra capitolul următor. Cei tari de virtute, să mă urmeze!



Prima la dreapta, a doua la stânga

Păsările migratoare pot străbate, fâlfâind zile în șir din aripile lor greu încercate, distanţe care ne lasă muţi de admiraţie. Suntem de-a dreptul umiliţi de precizia cu care călătoarele cerului nimeresc la întoarcere cuibușoarele de nebunii ale tinereţii lor avicole.

Somonii și anghilele înghit miile de mile oceanice, repetând anual, tur-retur, marele ciclu al călătoriilor lor maritale. Cum de găsesc mereu drumul prin ocean, fără să se abată cu o picătură mai la dreapta sau mai la stânga, fără să orbecăie prin jungla fluidă și tulbure a apelor — mister.

Luaţi un câine, numai deștept să fie, închideţi-l într-o ladă și duceţi-l în alt judeţ al ţării. Ei bine, s-au văzut cazuri când devotatele patrupede neștiutoare de carte, de hartă și de busolă s-au orientat atât de bine prin hăţișul geografiei, încât, după un timp oarecare, hămăitul lor jovial s-a făcut din nou auzit la poarta stăpânului care riscase experimentul.

S-au dat publicităţii și istorii similare cu pisici ce revin ca bumerangul acasă, chiar aruncate din tren pe alte meleaguri decât cele ale vieţii și activităţii lor cotidiene. Ce-o fi în mintea lor, cum se descurcă, eu unul nu vă pot spune. De altfel, nici nu e treaba mea, ci a savanţilor care îşi storc creierii să găsească explicaţia acestor miracole de „orientare turistică” în lumea animală.

Din acest punct de vedere majoritatea șoferilor, deși înzestraţi cu mormane de ghiduri rutiere, planșe colorate, atlase, tabele sinoptice etc., sunt inferiori multor pisici. Mai devreme sau mai târziu, în cariera lor automobilistică vine un moment când drumul li se înfundă. Amintiţi-vă și dumneavoastră, cu sinceritate, de câte ori nu v-aţi învârtit în cerc printr-un oraș necunoscut, căutând o stradă aflată tot timpul în preajmă, presimţită, adulmecată, atât de aproape și totuși imposibil de

descoperit. De câte ori nu aţi apucat-o pe o șosea în loc de alta, la dreapta în loc de înainte, de câte ori nu v-aţi înfipt cu tupeu într-o nenorocită de fundătură, în loc să alegeţi drumul liber, aerisit și cu perspective. Rușine să vă fie, un patruped versat n-ar face niciodată atare prostii. Și asta pentru că animalele n-au voie să se rătăcească; ele nu beneficiază de săgeţi indicatoare, panouri explicative și semne de circulaţie. Natura a hotărât că un câine nu poate întreba un alt câine „Care e drumul spre Tupilaţi?”. Ce poate face el este doar să descopere, pe propria lui piele, aforismul antic care spune: *„Ajută-te singur”* și să-i dea zor cu mijloace proprii de bord.

Automobilistul este însă un animal social, el se poate informa, poate întreba, ce mai, mijloacele sale de comunicare intra-specie sunt cu mult mai complexe. Și cu cât omul de la volan a fost mai silitor în copilărie, cu cât a avut apetit și tragere de inimă pentru mai multe limbi străine, cu atât cresc șansele lui de a rezolva impasul orientării în orice împrejurări.

Tocmai avem prilejul să verificăm acest adevăr universal, în condiţii reale. Pe șoseaua internaţională un automobil elegant, cu număr străin, trece înghiţind kilometrii de mama focului. Deodată, numai ce îl vedem că încetinește și se oprește în dreptul celor doi cosași care culcă la pământ iarba pe fâneaţa din apropiere. Cosașii pun unealta jos, se sprijină ţărănește de coada obiectului și se uită admirativ la mașina venită de aiurea. Frumoasă bucăţică, galben cu maro. Dar turistul nostru nu face caz de mașină, el are chestiuni mai arzătoare la ordinea zilei; nu e ușor lucru să găsești Piatra-Olt în ţară străină. Deci lasă geamul în jos și strigă:

— Prego, dov e Piatra-Olt?

Cosașii întorc capul unul spre celălalt, se privesc întrebători, apoi pironesc din nou, cu ochii lor blajini, minunăţia galben-maro.

Individul de la volan nu se lasă:

— Prașu vas, gde Piatra-Olt?

Oamenii fâneţelor, nimic.

— Where is Piatra-Olt, please?

Tăcere. Se aude iarba crescând.

— S’il vous plaît, ou est Piatra-Olt?

Aceleași priviri senine, cu reflexe de automobil, galbene și maro. Reflexele care se șterg numaidecât, după ce turistul mormăie o imprecaţie într-una din cele patru limbi de largă circulaţie pe care le posedă, ridică geamul la loc și pleacă enervat. În urma lui, sprijiniţi în coase, oamenii pământului privesc la arătarea bicoloră care se micșorează și dispare înghiţită de cotitura drumului.

Într-un târziu:

— Văzuși, bre, câte limbi știa ăsta?

— Și la ce i-a folosit?

Departe de mine gândul să minimalizez însemnătatea învăţământului, a culturii generale în viaţa fiecăruia dintre noi. Astăzi, când societatea face eforturi costisitoare pe nobilul front al iluminării cugetelor, contingentul spiritelor enciclopedice cunoaşte o continuă creștere numerică și calitativă.

Dar un clasic al dramaturgiei ruse, Griboedov, credea că „prea multă minte strică". Credea așa de tare în paradoxul ăsta, încât l-a ridicat la rang de titlu al uneia din comediile sale.

Eu zic că Griboedov nu se înșală. Căci dacă un automobilist (mereu exemplificările le luăm din lumea automobiliștilor, că doar așa ne-am propus), dacă un automobilist, afirm, nu se mulţumește cu bruma de cultură generală care s-a lipit de el și se lăcomește la mai mult, tot la mai mult, el va ajunge să trăiască drama acelui buzoian care, citind într-o carte savantă aforismul cu „toate drumurile duc la Roma", s-a resemnat și a abandonat volanul, deoarece el dorea să găsească drumul către Tecuci. Dacă nu citea, incult rămânea, dar la Tecuci nimerea.

De fapt drumurile duc în toate direcţiile, cu condiţia să le descifrezi cum trebuie noianul de intersecţii, bifurcări și reîntâlniri. Tocmai mulţimea de alternative pe care le oferă neofitului reţeaua rutieră este de natură să încâlcească teribil ceea ce părea la început clar și luminos. Și, deși șoferii ţin la demnitatea castei lor, deși afișează o morgă zdrobitoare în relaţiile cu pietonii, până la urmă nu se poate să nu fiţi martori la scena în care conducătorul auto al unui cogeamite TIR se dă bătut și, de pe tronul său înălţat cu doi metri deasupra carosabilului, face penitenţă, ca Henric la Canossa, întrebând cu un aer rușinat trecătorii:

— Vă rog, cum pot ajunge cu mașina pe strada Potcoavei?

La care cel interpelat, înflorește spontan, flatat de consideraţie, asemenea unui copil răsfăţat. Dă un recital de gesticulaţie cu ambele mâini. Turuie cu vocea supramodulată, să audă toată strada cât de bine cunoaşte el tainele urbei, mai bine ca șoferii care altă treabă n-au decât să circule pe artere, cât e ziua de lungă:

— O iei dumneata prima la dreapta, apoi a doua la stânga, mergi drept înainte până dai de grădiniţa cu orar normal. Ocolești grădiniţa și vezi că se face la stânga o stradă cu tramvai. Mergi pe linia tramvaiului până la a doua staţie, acolo o să observi exact în faţă un bloc cu zece etaje care are complex alimentar la parter, din spatele complexului se face o alee cu trandafiri, din care ieși exact în strada Potcoavei. E limpede?

Năuc. Iată cum l-am putea descrie cu un singur cuvânt pe șoferul TIR-ului, după această lecţie de urbanism în aer liber.

— E așa departe? Mi s-a spus că e pe undeva pe aici!

Pietonul îl tratează cu superioritate nedisimulată, deși de jos în sus.

— Adevărat. Dar dumneata vrei să ajungi acolo cu mașina. Pe jos e asta din faţă, numai că ai sens interzis…

Ceea ce v-am relatat adineauri este totuși un caz de excepţie, adică fericit, adică șofer fiind și la ananghie cu orientarea, să dai peste un pieton care are ce-ţi lipsește ţie, știinţa de a se descurca prin haosul stradal, asta ţine de miracol, de supranatural, de ceva ce nu există.

În 999 de cazuri dintr-o mie, cel ales de loteria întâmplării, nimerit pe trotuar taman când simţi nevoia să întrebi pe cineva…

CARE E CEL MAI SCURT DRUM PÂNĂ LA PRIMA STRADA LA DREAPTA?

…acel exponent aleatoriu al coincidenţei, al brodelii, omul fără nume ieșit pentru

o clipă din mul ţimea amorfă și care va dispărea imediat în mulţimea amorfă, nu se va ridica niciodată deasupra răspunsului…

O LUAŢI DREPT ÎNAINTE ȘI PE URMA FACEŢI A DOUA LA STÂNGA.

Vedeţi dumneavoastră, automobilistul este prin forţa împrejurărilor un element izolat, singuratic, închis în turnul său de tablă — era să spun de fildeș — și contactul său cu oamenii se face anevoios și cu riscuri. Nu mă refer, desigur, La contactul acela, poci, când automobilul proiectează la zece stânjeni pe imprudentul nimerit în traiectoria lui, ci la schimbul de idei și informaţii, numit cu un termen mult preţuit în epoca noastră „dialog". Medicul comunică — altfel nici nu s-ar putea concepe vindecarea – cu pacientul său, vânzătorul cu cumpărătorul, pilotul cu turnul de control, profesorul cu elevul scos la tablă, ciobanul cu oile cooperativei. Numai automobilistul, încăpăţânat să privească înainte, cu privirea hipnotizată de imaginea decupată în parbriz, ca drogaţii, sechestrat de comenzile bolidului a cărui anexă a devenit, singur în mijlocul umanităţii, are toate șansele să se sălbăticească încet-încet, să nu-i mai înţeleagă pe ceilalţi și să nu se mai facă înţeles.

Am citit unele cărţi despre ce înseamnă drama incomunicabilităţii. Ea nu e cu nimic mai tristă decât absenţa totală a dialogului din secvenţa următoare:

— Moșule, matale nu știi cumva unde e gara?

Moșul privește cu ură la șoferul tip și la mașina tip care însumează lunga serie a șoferilor și mașinilor de care se împiedică el la fiecare tentativă de traversare, cu pași târșiţi, a străzii. Bombăne:

— Moș? De ce crezi că sunt moș?

— Am dedus, se scuză cel de la volan.

— Atunci dedu dumneata și unde e gara.

Și moșul părăsește, vădit satisfăcut, scena confruntării verbale.

Cine n-are bătrâni, să-și cumpere, glăsuiește o vorbă din bătrâni. Eu unul nu prea am încredere în sfatul ăsta, tocmai pentru că e o pledoarie *pro domo,* adică făcută de moși în favoarea moșilor.

Miroase cale de o poștă a slogan publicitar și, în asemenea situaţii, nu uit că marfa cea mai lăudată e cea care se vinde cel mai greu.

Adevărul e că moșii — babele nu fac excepţie – sunt o adevărată pacoste pentru automobiliști. Feriţi-vă să apelaţi la ei în speranţa de a obţine informaţii rutiere, că vă băgaţi în bucluc. Întotdeauna au și timp și chef de taifas, cât despre simţul orientării, ce să mai vorbim… Sunt capabili să vă debiteze cine știe ce povești, să inventeze șosele care nu există, să inverseze localităţile între ele, numai ca să vă reţină câteva minute lângă flecăreala lor mol comă și să-și mai amăgească niţel plictiseala se nectuţii.

Dintre toate varietăţile de moși, una depășește în periculozitate (cuvântul ăsta l-am învăţat de la un reputat comentator sportiv) tot ce se poate închipui.

Este **Moșul-cu-cotigă-trasă-de-un-măgar,** specie răspândită pe unele drumuri de interes judeţean, dar în special pe o sumedenie de drumuri vicinale.

Moșul-cu-cotigă-trasă-de-un-măgar dormitează pleoștit de arșiţa verii, în vreme ce măgarul trage cotiga, cu moș cu tot, opintindu-se să pună picior după

picior în praful drumului hârtopit, bâţâind din cap și din urechi în timpul mersului. De fapt moșul se face numai că dormitează; el pândește, doar — doar i-o pica în plasă un fraier. Și fraierul uite că apare în spatele cotigii. Încă nu se vede chiar el, dar îl trădează norul de praf iscat de roţile auto mobilului.

Ha-ha, e bine, ăsta nu e de prin părţile noastre cum nu sunt eu popă, îşi râde moșul în barbă. Auto turismul crește, se apropie cu viteza lui sfidătoare, zburătăcind cârdurile de gâște care împestriţează șanţul. He-he, nu m-am înșelat, jubilează moșul, are număr de Botoșani, pe când aici e Doljul, să vezi că o să mă întrebe ceva, al meu e!

Mașina înghite cât ai zice pește distanţa ce o **separă de moșul-cu-cotigă-trasă-de-un-măgar, că** între măgar și melc prea mare diferenţă de viteză nu e.

— Hei, bade, se face auzit conform prevederilor botoșăneanul. Ești matali așa di bun să-mi zâci pi undi oi pute agiungi eu la Moţăţăi Garî?

A sosit clipa revanșei. **Revanșa moșului-cu-cotigă-trasă-de-un-măgar-putere:**

— Ţine-te după mine. Și eu tot într-acolo merg.

Istoria cu botoșăneanul și cu moșul din Dolj îmi reamintește prin inducţie o alta. E adevărat că în **ea moșul-cu-cotigă** nu e remorcat de un măgar, ci de o mârţoagă, și că solicitantul informaţiei nu e automobilist, ci pedestru; încolo, datele istorioarei au multe puncte comune cu precedenta.

Deci, din nou drumul de ţară bătut de soare, praful stârnit de copitele bietului animal, ca și de roţile vehiculului rural. Moșul dormitează sub o pălărie terfelogită, așteptând un fraier cu care să mai schimbe o vorbă în monotonia peisajului.

Calul visează fân și se opintește din greu, înaintând neîndrumat, de capul lui, ca un automat hipo. Sub un platan, numai ce apare în cale drumeţul, dezorientat și cu speranţele renăscute la apariţia cotigii.

— Moșule, e multă cale de aici și până la Tichilești?

Moșul zice prrrr, gloabă, apoi, după un moment de încordare mentală, adaugă:

— Păi, să tot fie o juma de oră. Dacă vrei, poţi să urci și dumneata.

Ca o subliniere elocventă a permisiunii acordate, moșul se trage mai la o parte, să-i facă loc și drumeţului. Acesta nu așteaptă a doua invitaţie și, ţuști, sus în cotigă. Urmează semnalul de pornire, diiie, gloabă, și întregul complex ambulant, cal, cotigă, oameni, se pune în mișcare. Moșul, trezit brusc din apatie, și-a dezlegat băierile conversaţiei, revărsând peste ascultătorul ocazional o cascadă de cronici sătești cu Lisavete care au fost fugărite de buhai, cu nunţi onorate de prezenţa lui Dolănescu și cu doftoroaie care i-au dat prafuri de legat măritiș Glafiriţei a lui Vasile al Bobului. Timpul trece, drumeţul încuviinţează din cap în semn că a înţeles, că participă și el afectiv la dramele și bucuriile unui sat pe care nu-l cunoaşte. Totuși, într-un târziu, îndrăznește din nou să întrebe:

— Moșule, da' mai e mult până la Tichilești?

— Acuma-i mult, vreo oră și juma, că noi mergem în direcţia ailaltă.

Dar uite, că m-am lăsat și eu furat de istorisirile moșului, de arta lui de a te deturna de la treburile tale, și am uitat că noi ne-am reunit într-o ședinţă de lectură

în care, după ce vă prezint darea de seamă, dumneavoastră, cititorii, vă puteţi înscrie și la discuţii, dacă doriţi asta; deci ne-am reunit numai pentru a dezbate unicul punct al ordinii de zi, anume automobilul și belelele ce le incumbă.

Pentru șofer, fie el amator sau profesionist, mai există o modalitate sigură de a culege informaţii pe parcurs, de a ieși la liman în labirintul șoselelor.

Mă refer la panourile explicative, la plăcile indicatoare, la vârfurile de săgeţi care îl pot scoate la lumină pe automobilistul cel mai neexperimentat, cel mai miop. Ziua ele îţi fac cu ochiul în culori vii, albastru, roșu, alb, galben. Noaptea stau înveșmântate în taina întunericului și deodată prind a sclipi fosforescent în bătaia farurilor mașinii, precum stelele eterne îşi arătau statornica prietenie pentru corăbierii de demult, oferindu-și combinaţiile de scăpărări celor dornici să se orienteze pe valurile austere ale mării.

Mai trist e pe vreme de ceaţă. 500 de ani de progres nu au adus mare lucru în plus. Așa cum navigatorii vikingi, pătrunși în ceţurile Ultimei Thule, îşi pierdeau rău de tot simţul direcţiei, de credeau că le-a venit sfârșitul și strigau în cor „Valhalla!

Valhalla!", la fel și automobiliștii din deceniile cuceririi cosmosului, cum dau de ceaţă încep să simtă fiori reci pe șira spinării. Înghiţiţi de meteor ei așteaptă în orice moment să se petreacă un lucru urât de tot, cum ar fi rostogolirea în prăpastie, coliziunea cu un copac mai noduros ori — în cel mai fericit caz — o bușire zdravănă cu o altă mașină din faţă sau din spate. Cât despre direcţia bună de urmat, nici nu mai poate fi vorba de așa ceva.

Dar până și ceţurile cele mai obscure se risipesc și vine momentul când razele binefăcătoare ale soarelui străpung pâcla lor deasă. Atunci panourile, indicatoarele rutiere cu întregul lor bagaj de idei și sugestii preţioase, avertizoare, publicitare, lămu ritoare și tot neamul lor, se răsfaţă în plină lumină pe flancurile căii publice. Aflăm prin bunăvoinţa lor câite-n lună și în stele:

— Că popasul turistic „Ciuboţica nucului" se află la mai puţin de 3.000 de metri pe mâna stângă, într-un încântător decor natural cu iaz natural și pădure naturală…

— Că biscuiţii Floricel asigură o desăvârșită mulţumire gastronomică pentru toate vârstele…

— Că ne putem procura, la preţuri convenabile, osii și boghiuri pentru vagoane de cale ferată…

— Că avioanele TAROM zboară zilnic în toate părţile și ne invită să zburăm odată cu ele…

— Că pitorescul drumeag ce se desprinde din șosea, mărginit de două șiruri înalte de plopi fie mătăsori, este interzis tuturor autovehiculelor, la fel de interzis ca și pescuitul în apa tulbure a bălţii învecinate…

— Că uleiurile din Gama Super sunt superioare celor din gama Nesuper…

— Că, dacă apăsaţi pe accelerator, ochiul nevăzut al radarului veghează pretutindeni, sub competenta oblăduire a miliţiei.

Astăzi proliferarea panourilor rutiere a depășit orice închipuire, tematica lor a devenit atotcuprinzătoare, iar în multe state ale lumii înflorirea lor s-a datorat și unui important contingent de umoriști, dornici să-și etaleze talentele la drumul mare.

Dintre miile de asemenea panouri care stârnesc ilaritatea trecătorilor (de obicei în mod involuntar) mă voi opri doar la câteva, asupra cărora îndrăznesc să vă reţin atenţia.

Într-o localitate algeriană, ultima înainte de marea aventură a deșertului saharian, pe un mare panou publicitar al staţiei de benzină stă scris negru pe galben: „Aprovizionaţi-vă la noi cu întreaga canitate de benzină trebuincioasă. Celelalte staţii de benzină pe care le veţi mai întâlni în cale, nu există în realitate. Ele sunt doar *fata morgana!"*

În cuprinsul statului Vatican un preot hâtru a dictat unui vopsitor de firme textul acestui panou avertizor pentru auto turiști cu frica lui dumnezeu:

„Ferește-te de vicleniile diavolului. Dacă satana apasă pe accelerator, nu uita că drumul tău pe pământ te poate duce foarte repede în ceruri. Amin".

Pe strada principală a unui orășel francez — ne relatează cineva sub prestare de jurământ — a fost văzută inscripţia rutieră: „Încetiniţi! La noi în oraș spitalul nu a fost construit încă".

Cât despre umorul american, sec și fără farafastâcuri, așa cum îl știm, el se simte ca la mama acasă pe giganticele dreptunghiuri și pătrate de tablă vopsită, plantele de-a lungul autostrăzilor. Un anunţ pus la vedere pe șoseaua Fort Worth-El Paso, Texas, aduce la cunoștinţa trecătorilor că: „Stâlpii noștri de telegraf zdrobesc automobilele numai din spirit de conservare". Ceva asemănător și la intrarea în ora lui Shreveport, Louisiana: „Fii atent la volan! Iadul nu e nici pe jumătate plin". Iar municipalitatea pragmatică din Sioux Falls, Dakota de Sud, a găsit că este cinstit și americănește lucru să prevină clar pe orice turist al volanului că: „Dacă mergeţi încet veţi vedea orașul nostru, dacă mergeţi repede veţi vedea închisoarea noastră".

Eu vă povestesc toate aceste ciudăţenii nu pentru că le-aş fi văzut cu ochii mei, ci pentru că am citit sau am auzit despre ele. Când drumurile vă vor purta prin acele ţinuturi îndepărtate, la volanul automobilului propriu, dacă veţi constata o altă realitate decât cea descrisă de mine aici, abia atunci să mă faceţi mincinos. Dacă nu, nu.

Iar dacă veţi ajunge cumva în Australia, ţara celor mai întinse câmpii nelocuite de pe pământ, a celui mai lung gard din lume, a celei mai lungi căi ferate rectilinii din câte s-au construit până în prezent și a altor de mirare superlative, dacă vă va prinde amurgul pe una din acele șosele australiene fără început și fără sfârșit, care parcă vine din infi nit pentru a se duce în veșnicie, o veșnicie a oilor, vitelor și cangurilor, ei bine, dacă acest lucru se va întâmpla, atunci fiţi de pe acum pregătiţi sufletește pentru dialogul care urmează.

Deci, aţi ajuns cu automobilul la ferma lui Bill O'Connor, pe care nu-l cunoaşteţi și nici el habar n-are cine sunteţi. Îi daţi bineţe, ca orice turist bine crescut care dorește să capete o informaţie de la un localnic. Apoi solicitaţi relaţii asupra celui mai scurt drum până la ferma lui Jim Moran.

— Moran… Da, îl cunosc — zice cel interpelat. Locuiește la doi pași de aici.

— În ce direcţie?

— Drept înainte. Mergeţi cam 140 de kilometri, depășiţi puţurile secate, apoi o luaţi la dreapta și după încă maximum 200 de kilometri, ajungeţi la ferma lui Jim.

Uite, ăștia sunt doi pași în Australia.

Nu doresc să ascund nimănui că titlul prezentului capitol mi-a fost inspirat de cartea *Trei pe două biciclete* a mult apreciatului umorist englez Jérôme K. Jérôme. Lui i s-a părut desigur că a găsit ceva foarte comic. Dar în zilele noastre, când orice om știe cum arată și la ce folosește un tandem, când diverși constructori au realizat maxi-biciclete pe care încap o duzină de persoane, nu văd niciun motiv să mai zâmbim la titlul britanicului. Tehnica a înghiţit și a neantizat prea multe paradoxuri vechi, ca să ne mai mire apariţia a trei oameni pe două biciclete.

Trei pe două locuri e însă cu totul altceva. Aici pășim pe terenul tragismului luptei pentru existenţă.

Aici se reflectă în toată goliciunea ei o mare problemă a epocii noastre. Aglomeraţia. Suprapopulaţia.

Acel scoală-te tu, să mă așez eu, care răstoarnă norme de politeţe multi-milenare.

Trei pe două locuri înseamnă în fapt că al treilea n-are loc. Valabil în tramvaie, la examenele de admitere, la cinema „Patria”, când rulează o superproducţie, în restaurantele centrale, la meciurile internaţionale de fotbal, la gratificaţiile trimestriale.

Trei pe două locuri este deviza supremaţiei cererii asupra ofertei.

Este viaţa însăși.

Automobilul, componentă organică a vieţii moderne, nu s-a putut sustrage nici el legii de fier a lui „trei pe două locuri”. Doriţi să vă cumpăraţi un automobil? Trei cereri de înscriere pe două mașini ieșite din banda de montaj a fabricii. Trei vânători pe două piese de schimb. Și, în sfârșit, trei automobile pe două locuri de parcare. Bătălia pentru spaţiu vital, eroică și nu mai puţin grotescă, se desfășoară sub ochii noștri, cotidian, eliminatorie, fără menajamente.

Adeseori m-am gândit că automobilul este în lumea vehiculelor ceea ce este un

drogat în societate.

Viciul mașinii se numește benzină. Automobilul este un soi de benzinoman. Oricâte opreliști i-ai așeza în calea satisfacerii voluptuoase a viciului său, el nu va putea, nu va ști să renunţe. Criza mondială a combustibililor, majorările de preţuri la benzină și deri vate, restricţiile de circulaţie (numere cu soţ, numere fără soţ; duminica asta da, cealaltă nu; consumul mic se admite, consumul mare nu se admite) toate acestea nu reușesc să fugărească de pe drumul public hoardele de automobile dezlănţuite, după cum toate brigăzile antidrog ale planetei nu pot veni încă de hac grosului toxicomanilor. Drama rezidă în proliferare, din ce iei, tot crește. Ultimul automobil de soluţie clasică se va astâmpăra numai după ce va înghiţi ultimul baril de ţiţei extras din subsolul Terrei. Până atunci, trei pe două locuri, lupta pentru parcare rămâne deschisă.

Răsfoiţi un atlas geografic și căutaţi planșa cu America de Sud. Vă va izbi imediat cât de mare e Brazilia. Normal ar fi ca într-o ţară atât de întinsă să poată circula și staţiona în voie toate mașinile.

Da' de unde! Poliţia braziliană nu mai prididește cu sancţionarea șoferilor care, exceptaţi din viesparul parcărilor arhipline, încearcă și ei, sărmanii, să parcheze pe unde se nimerește. Există o veritabilă emulaţie, între serviciile de circulaţie ale marilor orașe braziliene, în a găsi forme de represiune cât mai drastică pentru cei nenumăraţi găsiţi în culpă la acest capitol. Sancţiunile trebuie să fie exemplare, cugetă organele poliţienești, fermitatea previne reci diva. Drept care, în capitala statului, un creier diabolic a născocit o rafinată caznă automobilistică. Cine îşi lasă mașina la un loc de parcare interzisă va descoperi, când revine la volan, că pe parbriz i-a fost lipit un afiș pe care stă scris:

„Din comoditate am călcat legea circulaţiei. Ar trebui să fiu amendat."

Culmea subtilităţii e că amenda propriu-zisă nu se aplică, oricum ea nu prea mai impresionează pe nimeni. În schimb, hârtia afișului e lipită atât de tare, cu cea mai recentă descoperire în materie de clei, încât vinovatului îi e necesar mai bine de un ceas ca să-și cureţe parbrizul.

Dacă așa stau lucrurile în orașul Brasília, noua capitală, în cea veche, Rio de Janeiro, poliţia nu prea se omoară cu găsirea unor metode ingenioase atunci când e vorba să vină de hac contravenienţilor. În virtutea dictonului *old but gold* (altfel spus „ce știm din moși-strămoși e sfânt"), autorităţile locale de circulaţie dezumflă minimum două cauciucuri oricărui vehicul staţionat aiurea. Această metodă are efecte psihologice mai mari decât clasicele amenzi.

Și nu numai psihologice. Căci frecatul parbrizului, până faci băşici la degete, înseamnă timp pierdut.

Umflatul cauciucurilor, iar timp pierdut. Și timpul înseamnă bani, pe toate meridianele pământului.

În fine, fluturașii de hârtie sunt răzuiţi, roţile plesnesc iar de sănătate pe carosabil și eternul joc de-a șoarecele și pisica, în varianta poliţie-automobil, reîncepe. Pentru că unde-i lege nu-i tocmeală, afirmă cea dintâi, dar și de unde nu-i (loc de parcare) nici dumnezeu nu cere, este de părere cel de al doilea, care

totuși trebuie să oprească și el pe undeva, pe un petec de stradă.

Uneori în această hăituială perpetuă, mai obosește și agentul de circulaţie, om și el. Nu oricine are stofă de Sisif sau încăpăţânare neobosită de a umple butoiul Danaidelor. După ce a dat mii de amenzi șoferilor prinși în flagrant delict de parcare ilegală, conștient că nici ei n-au încotro și că nici el n-are dreptul să procedeze altcumva, după ce a constatat că perseverenţa sa profesională e o biată luptă cu morile de vânt, că mașinile, câtă frunză și iarbă, nu pot fi disciplinate cu niciun fel de mijloc punitiv, un poliţist parizian observă — pentru a mia oară – că o mașină a parcat exact pe pasajul stradal rezervat pietonilor. Dreptu-i că pe toată lungimea trotuarelor automobilele se înșiruiau ca mărgelele pe aţă. Apropiindu-se, obosit și blazat, omul în uniformă o observă coborând din mașină pe însăși Jeanne Moreau, vedetă idolatrizată a ecranului francez. Inima lui tresaltă de emoţie în faţa celebrei femei care trântește portiera cu un gest studiat, eminamente cinematografic. Epatat de apariţie și cu superioară putere de înţelegere a artei, agentul șoptește complice la urechea actriţei:

— Lăsaţi deschise măcar ușile din spate, să poată trece pietonii!

Dar câţi dintre noi au avut norocul să se nască Jeanne Moreau? în afară de ea înșăși, nu cred să mai fie cineva. Deci niciun motiv să ne bizuim pe clemenţa organelor de circulaţie, când micuţa noastră mașină e surprinsă staţionând unde nu se cuvine.

Ea ne va fi extrasă de la locul cu pricina de cârligul unei automacarale specializate, aflată în subordinea miliţiei, pentru a fi ulterior depusă într-o incintă bine păzită, de unde proprietarul ghinionist nu şi-o mai poate recupera decât umblând la buzunar. Regele automobil cunoaşte uneori și clipe rușinoase, la fel ca un câine vagabond sechestrat de ecarisaj…

Dacă nu vine chiar automacaraua în persoană, atunci să fiţi siguri că măcar avizul de amendă tot îl fixează cineva, omul ordinii publice, sub ștergătorul de parbriz. Așa ceva i s-a întâmplat odată unui oarecare automobilist francez, care întârziase ceva mai mult la o șuetă de cafenea. Când a ieșit afară, nota de contravenţie îl aștepta pe parbriz.

Făcând haz de necaz, păgubașul a avut inspiraţia să joace la loterie seria avizului de plată cu care îl căptușise agentul. A rezultat o nouă surpriză, de astă dată plăcută: a câștigat 1180 de franci. Amenda fusese de numai 20…

Sistemul l-au mai încercat și alţii. Rezultatul a fost că, după banii daţi pe amendă, tot pe apa sâmbetei s-au dus și cei riscaţi la loto. Tehnica norocului nu se lasă copiată.

Parbrizul devine un adevărat mijloc de comuni care dus-întors, în cazul staţionărilor auto rebele.

Se citează cazul unui medic din Londra care, ducându-se să viziteze un pacient, a trebuit să-și lase mașina într-un sector de stradă unde parcarea era interzisă. Precaut, medicul a introdus sub ștergător un bileţel adresat eventualului cititor cu chipiu: „Domnule, în căutarea unui loc de parcare am înconjurat acest bloc de 20 de ori. Sunt așteptat la oră fixă. Iartă-ne nouă greșelile noastre…

Când s-a întors a găsit, bineînţeles tot pe parbriz, răspunsul poliţistului:

„Domnule, înconjur acest bloc de 20 de ani. Dacă nu te amendez, îmi pierd slujba. Și nu ne duce pe noi în ispită.

Dialogurile desfășurate pe avizierul improvizat al parbrizului sunt pentru cei cu nervii tari. Nu oricine rezistă acestui joc tensionat. Mai demult mi-a atras atenţia într-un jurnal o istorioară semnificativă. Era bine apreciată acolo iniţiativa particulară a unui conducător auto din Roma care avea năravul să-și parcheze mașina la întâmplare, dar se săturase de șocurile emoţionale pricinuite de apariţia inopinată a ţidulelor din parbriz, lăsate acolo de *polizzia stradale.* Cardiac fiind, omul s-a gândit să inventeze ceva care să-i mai atenueze palpitaţiile. Și cine caută, găsește. Ideea s-a materializat într-o cutie poștală atașată la portiera dreaptă. Textul zugrăvit pe cutie este o capodoperă în sine. Ascultaţi și dumneavoastră:

Nu lipiţi nimic pe parbriz.

Băgaţi chitanţele la cutie.

Se ridică din oră în oră.

Acum ingeniosul conducător auto roman are cel puţin minimul răgaz să-și ia pastila cu nitroglice rină, înainte de a sonda ce noi supărări îi aduc tenebrele cutiuţei poștale.

În faptele prezentate mai sus aţi făcut cunoștinţa unei categorii de cetăţeni pe patru roţi care, din diferite motive, slăbiciune de caracter, teama de înghesuială sau pur și simplu zodie nenorocoasă, nu încearcă imposibilul ca să parcheze în concordanţă cu prevederile legale. Dar legea parcării nu o încalcă toţi conducătorii auto. Dimpotrivă, există și firi luptătoare, decise să se impună în faţa altora în competiţia pentru fărâma de caldarâm necesară staţionării corecte, după cum există și oameni care sunt nevoiţi să facă același lucru, deoarece bugetul lor nu rezistă agresiunii amenzilor de circulaţie.

O specie interesantă ar mai fi șoferul prevăzător, calculat, cu viziune de perspectivă. El îşi notează anticipat în agenda preocupărilor sale programul deplasărilor cu mașina pe mai multe săptămâni înainte. El îşi subliniază cu roșu obiectivele acestor trasee și se interesează din vreme despre parcările și locurile îngăduite staţionării în fiecare zonă de interes. Odată acest program îndeplinit, omul nostru trece la a doua etapă a acţiunii, publicând în timp util anunţuri cu chenar gros la rubrica de mică publicitate a unui cotidian de mare tiraj. Ca urmare, milioane de cititori ai ziarului vor afla că:

Posesor automobil sport caută loc parcare în centru pentru 15 octombrie, ora 20. Lungimea — 4,17 m.

…și în consecinţă vor face tot posibilul ca să colaboreze cu plătitorul anunţului, aşa încât mașina lui să aibă parte de dreptunghiul minim necesar relaxării.

Demnă de luat în consideraţie este și specia șoferului ce îşi afișează cât mai vizibil pe blazon însemnele ignoranţei, ale neîndemânării și stângăciei. Reale sau nu, aceste semne heraldice dobândesc adesea succese notabile în turnirul mereu

reînnoit al circulaţiei rutiere. Pornind de la premisa justă că de un ageamiu în ale volanului se feresc toţi, ca de holeră, un june din orașul francez Sedan, pe nume Simon Trăsor, a izbutit să-și dubleze spaţiul vital necesar parcărilor sale, uzitând de un mic și eficient truc. Isteţul conducător auto a lipit pe capota Renault-ului său o inscripţie care-i îndeamnă pe con fraţii de circulaţie: „Nu parcaţi prea strâns. Sunt începător. Vă voi lovi mașina, care ar fi a opta”.

Se relatează că stratagema face urgent vid în jurul automobilului lui Trésor, care pare a fi acum leprosul parcajelor. Între a fi amendat de un agent profesionist și a fi pocnit de un șofer diletant, oamenii cu scaun la cap aleg fără să ezite prima alternativă.

Dacă junele din Sedan acţionează ca un element dizolvant, există însă și forţe de semn contrar, ca de pildă sforţările autorităţilor municipale de a atrage cât mai multe mașini în parcările cu pază și plată, întru gloria și beneficiul primăriei. La Paris câţiva edili ai metropolei au făcut următoarea socoteală simplă:

a) Șoferul e chilipirgiu.

b) Parcările cu pază și plată percep, cum e și normal, taxe de parcaj.

c) Decât să dea francul, șoferul chilipirgiu pre fără să staţioneze unde nu e voie, numai gratis să fie.

d) Instituţia parcajului trebuie să ţină seama de psihologia șoferului chilipirgiu, dacă vrea să prospere.

ergo: Psihologia chilipirgiului trebuie hrănită și în parcările cu pază și plată.

Așa au apărut la Paris parc-metrele loterie!

Ele nu sunt altceva decât binecunoscutele automate de poker mecanic, alias *tic-tac-toe,* adaptate la realitatea de pe teren. Conducătorii auto, momiţi de fantoma chilipirului, bagă francul în aparat, trag de pârghie și așteaptă rotirea discurilor. A ieșit Tour Eiffel? Francul vine înapoi și gata — ai parte de o parcare gratis. A apărut Moulin Rouge? E nemaipomenit, îţi mai cad pe deasupra și zece franci, curată pleașcă! Te-a procopsit automatul cu poza unei pătlăgele vinete? Nimic de făcut. Ai pierdut francul și mai dai încă unul ca taxă de parcare.

Cât despre Moulin Rouge, fiţi liniștiţi, nu iese mai des ca premiul de o mie la loz-în-plicul nostru. În fine, instituţia parcajelor auto pariziene prosperă.

Mi s-a povestit odată păţania unui tată de familie căruia parcajul i-a adus mai mult decât zece franci.

Adică o poșetă de damă, plus aferentele scene de gelozie ale soţiei. Istoria e oarecum tulbure și adevărul nu a fost stabilit cu exactitate nici până în ziua de azi. Grăitor pentru datele problemei este un scurt anunţ înserat într-un ziar olandez. Pasămite, eroul întâmplării era cetăţean al ţării lalelelor. Iată cum mi-a fost adus și mie la cunoștinţă anunţul cu pricina:

„Găsit poșetă de damă în mașina personală aflată în parcaj Gara Centrală. Persoana care a pierdut-o o poate ridica indicând ce conţine și plătind contra valoarea prezentului anunţ. Dacă e în stare să-i explice soţiei mele cum a ajuns poșeta în mașină, plătesc eu anunţul”.

Nu vom afla poate niciodată dacă omul a fost un soţ fidel sau doar o biată victimă a unui potrivnic complex de împrejurări. Parcajul auto are misterele lui, deși — dacă vreţi să știţi care e părerea mea – personal înclin să cred cu încăpăţânare în puritatea și frumuseţea morală a Omului. Ce crede nevasta olandezului e treaba ei.

Relaţia multivalentă soţ-consoartă-mașină-parcare este sintetizată cât se poate de inteligent printr-o cugetare cu autor necunoscut, pusă la loc vizibil într-un parcaj din orașul italian Bergamo. Filosoful anonim a scris pe un panou că „Dacă un soţ deschide portiera mașinii pentru soţia sa, atunci este nouă, fie mașina, fie soţia". Caracterul universal valabil al aforismului bergamasc nu e nevoie să mai fie demonstrat. N-aveţi decât să vă cercetaţi retro activ biografiile, pentru a vedea cât de adânc aţi căzut sub incidenţa sus-pomenitei cugetări. De unde rezultă că mai lesne îi vine unui bărbat să-și schimbe mașina sau chiar tovarășa de viaţă, decât defectele.

Dar uite că din una în alta am devenit moralist, calitate în care simt cum îmi fuge terenul umorului de sub picioare. În fond, eu doresc să vă spun numai că între automobil și locul de parcare se dă un duel fără prea multe politeţuri. Ori, ori. Și asemeni olandezului zburător din legenda străveche care l-a sedus și pe Wagner, primii automobiliști zburători nu vor întârzia să apară într-un viitor previzibil. Nefericiţi ai sorţii care vor rătăci veșnic în căutarea unui liman — a se citi 8 metri pătraţi

— Unde să-și poată opri mașina, întru liniștirea sufletului și răcirea motorului.

Că nu suntem departe de acel moment, mă convinge dialogul purtat într-o zi de doi locuitori ai orașului nipon Ōsaka. Vi-l citez, în traducere aproximativă:

Japonez 1 — Ce, tu nu mai locuiești în centru?

Japonez 2 — Ba da.

Japonez 1 — Păi în fiecare seară îţi văd mașina în vecinătatea aeroportului!

Japonez 2 — Da, e singurul loc de parcare mai aproape de casă…

Asta e drama megalopolisurilor. Dar pe bătrâna noastră planetă mai sunt încă destule colţuri tihnite, destule orășele patriarhale, destule comune pașnice, unde nebunia automobilului nu a început să se manifeste în formele ei cele mai pernicioase. Acolo e liniște, acolo e bine, acolo te poţi duce să-ţi parchezi mașina fără durere de cap.

Asemenea paradisuri se găsesc cu sutele în Alpii elveţieni. Aflat în trecere cu automobilul printr-un cochet burg din cantonul Zug, un turist pe patru roţi a intrat în vorbă cu localnicii:

— Văd că la dumneavoastră amenda pentru parcare interzisă e de numai 50 *rappen.* La noi în Basel, e de 1 *franken!*

— Tot un *franken* era și la noi, dar văzând că nu mușcă nimeni momeala, au redus preţul.

Înapoi la natură deci! O, înţeleptule Jean-Jacques

Rousseau, nu cumva și tu ai fost în secret niţel automobilist?

Spre cinstea lor, conducătorii auto sunt persoane preponderent volubile. Le place să turuie, să arunce, din fuga mașinii, replici acide altor confraţi, să nu rămână mai prejos în disputele verbale. O zicală din popor conchide, cu intenţii clar peiorative: vorbește și el să n-adoarmă! Șoferii o iau însă *ad-litteram* și chiar în sensul benefic al cuvântului; pentru ei e foarte util să dea cu gura ca să n-adoarmă la volan.

În șuvoiul traficului rutier orice ocazie e bine venită pentru un schimb fugar de cuvinte. Barie rele, stopurile, intersecţiile, parcajele sau pur și simplu clipa în care două mașini trec în viteză una pe lângă cealaltă vor fi speculate din plin pentru satisfacerea acestei nevoi organice de dialog.

Cum tocmai s-a lăsat bariera și până la trecerea marfarului mai sunt câteva minute lungi, șoferul A. lasă geamul în jos și scoate capul afară, strigând în direcţia șoferului B. aflat alături, în coloana care așteaptă fremătătoare și nervoasă.

Șoferul A. — Tâmpită barieră!

Șoferul B.

— Îhâm.

Șoferul A. — Nu există să treci pe aici și să n-o prinzi.

Șoferul B.

— Îhâm.

Șoferul A. — Eu de mult am spus că aici ar trebui să se facă un pasaj de nivel.

Șoferul B.

— Mda…

Șoferul A. — Și pe deasupra, o mai lasă și cu un sfert de oră înainte să vină trenul.

Șoferul B.

— Eee…

Șoferul A. — Ăștia n-au pic de respect pentru circulaţia rutieră.

Șoferul B.
— Îhâm.
Șoferul A. — Se impune să înaintăm o sesizare, ceva.
Șoferul B.
— Mda.
Șoferul A. — Și ce soare, dom'le! Stai aici și te coci.
Șoferul B.
— Deh…
Șoferul A. — Nu e pic de curent.
Șoferul B.
— Nnţ.
Șoferul A. — Călătoriţi departe?
Șoferul B.
— Îhâm.
Șoferul A. — Te pomenești că mergeţi la Cluj!
Șoferul B.
— Mda.
Șoferul A. — Ei, Clujul! Oraș mare…
Șoferul B.
— Îhâm.

Apare și trenul. Se târâie greoi, ca toate marfarele.

Interminabil și zdrăngănind din încheieturi. Hărmălaia metalică face imposibilă continuarea șuetei.

După ce ultimul vagon-platformă a trecut, orizontul se redeschide și odată cu el, bariera. Înainte de a o zbughi înainte pe drumul eliberat, șoferul A. apucă să strige:

— Noroc că mai există șoferi ca dumneavoastră! Are omul cu cine sta de vorbă.

Un ultim „Îhâm" iese din mașina șoferului B. și coloana motorizată, apucată brusc de frenezie, se rostogolește pe șosea ca tăvălugul.

Nu toate convorbirile automobilistice sunt calme.

Ba chiar, statisticile precizează că 78 la sută din schimburile de cuvinte survenite între conducătorii de vehicule auto sunt ceea ce s-ar putea numi schimburi de focuri. Adică altercaţii.

Cauzele principale ale altercaţiilor de acest gen se clasează în două categorii:

— cele datorate faptului că unii conduc prea repede, pentru a-și epata prietena.

— cele datorate faptului că alţii conduc prea încet, pentru a-și calma nevasta.

Există și variante ce combină unele elemente din cele două categorii, rezultând situaţii ambigue. Aflându-se împreună cu o prietenă într-un automobil împrumutat de la un coleg de serviciu, englezul Anthony Lins a avut neșansa să se incomodeze reci porc cu un alt automobilist. Coborând din mașină pentru tradiţionala altercaţie cu partenerul de conflict, bătăiosul șofer a rămas cu gura căscată, sau încleștată, cum doriţi. Celălalt era de fapt o cealaltă, mai exact chiar nevastă-sa, plecată cu mașina familei după târguieli. Târguieli au fost, dar ocazionate de prezenţa incriminatorie a blondinei în automobilul condus de soţ.

De-aia e bine să te uiţi de zece ori, înainte de a sări la harţă o dată. Dacă nu e consoarta, poate fi șeful de serviciu. Dacă nu e nici dumnealui, s-ar putea să fie tocmai funcţionarul de la I.C.R.A.L. de care ai mare nevoie. Nu e funcţionarul, dar s-ar putea să fie bărbierul la care te razi din două în două zile. Și așa mai departe.

Să ne mutăm acum într-o intersecţie dirijată prin semafoare electrice. E roșu. Mitică frânează corect și se oprește. Din spate însă îl atinge ușor unul care n-a păstrat suficientă distanţă. Mitică vede roșu (înaintea ochilor), se dă jos din mașină, se duce la celălalt, îl examinează de zece ori și, abia după ce se convinge că nu e niciun pericol, zbiară cât îl ţin puterile:

— Auzi, zevzecule, și când nu sunt eu în faţa dumitale, cum faci de te oprești?

Și ăsta nu e decât preludiul…

Pline de neprevăzut sunt întâlnirile dintre şoferi pe drumul public. Se cunosc cazuri când din tamponări efemere s-au legat prietenii durabile, s-au recunoscut fraţi uitaţi de douăzeci de ani, au fost regăsiţi copii abandonaţi în fașă cu decenii înainte, s-au reîntâlnit soţii cu soţi dispăruţi de la domiciliu, au fost identificaţi indivizi daţi la fund spre a scăpa de corvoada lunară a vreunei pensii alimentare.

Din toate aceste istorii-surpriză am să vă povestesc una singură, cu doi fraţi pe care valurile vieţii i-au separat, întrucât unul trebăluia la Ocna Mureșului, pe când celălalt îşi avea slujba tocmai în Tulcea. Nu se mai văzuseră săracii de când erau copii.

Și într-o bună zi, numai ce vedem două automobile venind din sensuri opuse. Norocul lor a fost că s-au întâlnit — prin frecare — la jumătatea unui drum îngustat.

Ca împinși de resorturi, coautorii tamponării sar de la locurile lor, constată zgârieturile, apoi se năpustesc la harţă:

— N-ai ochi să…

— Inconștientule!

— Ești un pericol publi… Ia te uită! Petrică!!

— Tu erai, Gheorghiţă! Iubitul meu frate!!

— Eu, mă. N-ai păţit nimic?

Petrică se pipăie atent.

— Nimic. Dar tu?

Gheorghiţă îşi face și el un sumar examen.

— Nici eu. Doar semnele astea de pe caroserie, dar nu-i grav.

— Așa e, încuviinţează Petrică. Ce contează ele, pe lângă marea fericire că ne-am reîntâlnit!… Vino să te pup, mă, băiatule!

Îmbrăţișări în mijlocul drumului, apoi Gheorghiţă are o idee:

— Ei, dar nu, revederea noastră trebuie sărbătorită. Aici și acum!

Și numaidecât scoate o sticlă de coniac extradin mașină.

— Trage un gât, frate Petrică. Să fie într-un ceas bun!

Petrică gustă din licoare cu vădită plăcere.

— Mmmm… E grozav, mă! Gustă și tu.

— Eu nu. Termină tu sticla, până găsesc un miliţian să vină cu alcoolmetrul.

Frate, frate, dar reparaţia e pe bani.

În lipsă de coniac, lichid care transează repede altercaţiile auto în defavoarea celui cu apetit alcoolic superior, se face adeseori apel la martorii oculari de ocazie. Pentru conducătorii auto martorii oculari sunt pietonii, acei inoportuni cetăţeni care, pe cele două picioare ale lor, împânzesc trotuarele, mișună literal mente pretutindeni și nu scapă prilejul de a contempla și de a comenta evenimentele rutiere.

Fiecare martor ocular are o structură sufletească particulară, o experienţă proprie de viaţă, prin urmare un unghi de vedere subiectiv, care-i apar ţine în exclusivitate. Invocaţi la stabilirea adevărului de către organul de miliţie, *martorul-ocular-bătrânica-măruntă-cu-sacoșă* va jura cu mâna pe inimă că mașina gri era verde și că a trecut pe roșu în intersecţia fără semafoare, iar *martorul-ocular-bărbatul-în-haină-ecosez* va declara cu tărie că o Volgă (care de fapt era Škodă) nu a acordat prioritate de dreapta mașinii care a venit pocnind-o din spate.

Martorul-ocular-tânăra-cu-părul-retezat-scurt va re lata până în cele mai fine detalii ceea ce nu a văzut fiind în magazinul de marochinărie, în vreme ce *martorul-ocular-florăreasa-din-colţ* va susţine versiunea cu „hăla tuciuriu n-are nicio vină, fiindcă ședea frumușel pe zebră și hăla blond' a dat d-a-ndărătelea și l-a bușit, dom' șef, de mi-a sărit inima din sân".

Doi șoferi cu mulţi ani de serviciu, angajaţi într-o tamponare și, implicit, într-un conflict verbal, vor ţine neapărat seama de caracterul aleatoriu al depoziţiei martorilor oculari.

— Inutil să negi! Trei martori te-au văzut angajându-te invers pe sensul giratoriu!

— Se poate, dar 1.000 nu m-au văzut și peste cinci minute vor declara cu totul altceva!

După care, firește, urmează sfertul de oră neaca de mic al invectivelor și amenințărilor reciproce.

Romanii spuneau că poeţii, artiștii în general, sunt *genus irritabilis,* adicătelea au o fire susceptibilă, le sare mustarul imediat. Romanii nu i-au cunoscut însă pe automobiliști pentru că istoria nu le-a oferit acest prilej. Dacă automobilele ar fi circulat în mod curent acum două mii de ani pe lângă templele și termele lor, atunci fără nicio îndoială ei ar fi retras calificativul dat artiștilor, pentru a-l decerna celor de la volan.

Înclinarea spre altercaţii a conducătorilor auto este atât de epidemică, încât diriguitorii oficiali ai circulaţiei rutiere au început să se cam ia cu mâinile de cap din cauza acestui răspândit fenomen social. Doi șoferi înverșunaţi în dispută de ofense, la mijlocul unei intersecţii, e tot ce poate fi mai rău pentru fluenţa circulaţiei în acea zonă. Asta înseamnă că patru coloane de mașini, tramvaie, troleibuze și altele, din cele patru vânturi, înţepenesc locului până ce duelgiii se liniștesc. Contra unei atare stări de lucruri trebuie luate măsuri energice, iar experţii psihologi ai serviciilor de circulaţie de pe mapamond lucrează pe rupte. Peste 46.000 de dolari, bani grei, au fost cheltuiţi la Washington cu repetate experienţe, pentru a se demonstra că prezenţa unei femei atrăgătoare în vecinătatea unui incident de circulaţie are efecte calmante asupra nervilor conducătorilor auto. Un argument în plus, dacă mai este

nevoie, că femeile frumoase… costă! Și de unde atâtea femei atrăgătoare, să împodobești cu ele fiecare colţ de stradă, în așteptarea eventualelor altercaţii auto?

Ceea ce suportă șoferii cel mai greu este sfidarea aruncată de confraţii volanului. Anevoie poate ad mite cineva ca mașina altuia să aibă șoseaua mai liberă decât a lui, ca automobilul celuilalt să dezvolte o viteză mai mare. Fiecare conducător auto caută să obţină poziţia cea mai avantajoasă pe drumul public și, prin extensie a pretenţiilor, să dobândească întâietatea peste tot unde se lovește de concurenţă.

Să vedeţi cum și-a impus superioritatea un auto mobilist texan, îmbătat de iluzia că EL trebuie să aibă prioritate până și la telefoanele publice. Tony Allen — acesta îi era numele înscris în actul de identitate — a venit cu mașina la o cabină telefonică, pe care însă a găsit-o ocupată de un cetăţean.

A așteptat câteva clipe ca respectivul să întrerupă convorbirea și să-i cedeze imediat receptorul, fapt care nu s-a întâmplat. Atunci nevricosul american s-a înfierbântat, a executat o manevră rapidă cu auto turismul său și a „ras” pur și simplu cabina telefonică, mutând-o câţiva metri mai încolo, cu vorbitor cu tot.

Asta s-ar numi stil ofensiv de conducere… Stil ce transformă automobilul într-o armă, într-un berbece de asalt. Pentru adepţii ofensivei rutiere nu există obstacol, nu s-au inventat încă restricţii și constrângeri satisfăcătoare. Dacă nu te pot zdrobi cu dispreţul, o fac cu roţile. Ei trec pe lângă mașini, peste mașini, prin mașinile celorlalţi, oricum, numai să treacă înainte. Ei însămânţează pe șosele stresul și instituie în traficul rutier legea despotismului.

Tirania vertiginoasă a circulaţiei.

Sunt impetuoși, sălbatici și implacabili ca treisferturile la rugbi…

Automobilistul cuminte invidiază în forul său intim privilegiile pe care ţi le oferă pe tavă stilul agresiv de conducere. Ce savoare, să nu-ţi pese de nimeni și de nimic, să domini cu voinţa ta coloana motorizată, să avansezi neabătut, să avansezi!… Dar nu toată lumea are parte de asemenea delicii. Unii sunt nevoiţi să oprească și să tragă pe dreapta, învinși fără glorie ai turnirului pe patru roţi. O pană de cauciuc, un fum suspect care iese din motor, un zdrăngănit nou și alarmant, o cădere la zero a ben zinei sau a uleiului, o plesnitură la sistemul de frânare, tot soiul de cauze, una mai păcătoasă ca alta, te pot obliga să ieși provizoriu din cursă.

Prietenul adevărat la nevoie se cunoaşte, afirmă proverbul, dar și șoferul adevărat tot la nevoie se cunoaşte. Când ai mai multă nevoie de ajutorul lui, de cricul lui, de benzina lui, de ștanga lui, atunci se face că nu te observă, că persoana ta nu-l interesează și trece pe lângă tine, de parcă ai fi un morcov oarecare de la marginea drumului.

Citez, strict autentic, dintr-un ziar belgian:

„Într-o dimineaţă, pe drumul naţional numărul 5, o tânără conducătoare auto, domnișoara Jacqueline Trenaud, a rămas în pană, cu un cauciuc plesnit, fără să poată, fără măcar să știe cum se repară obiectul.

— Niciodată n-aș fi crezut că un bărbat aflat la volan poate pierde până într-atâta simţul galanteriei, a declarat ea reporterului nostru. Am numărat aproape

800 de mașini, înainte ca o camionetă să oprească. Aparţinea societăţii de pompe funebre din district. Și culmea, pompă nici nu aveau!”

Dacă până și o femeie junăa ajuns să deplângă insensibilitatea șoferilor, lipsa lor de participare afectivă la suferinţele mașinii aproapelui, atunci ce speranţe poate nutri un nea cutare, nici frumos, nici bine îmbrăcat, cu rabla lui rămasă în pană și era cuată de pe carosabil, biet edec al traficului rutier?

Poate să fluture el cu mâna până mâine, slabă nădejde să vibreze o coardă în sufletul unui automobilist nimerit în trecere pe acolo. Nea cutare va petrece câteva ore instructive în imensitatea câmpiei, singur și cu monologul său interior.

„Păi sigur, cum o să oprească ăsta, e grăbit, găsi-l-ar radarul! Și dacă oprea, ce procopseală? Mașină nouă, libretul C.E.C. sleit, m-ar fi jupuit numai ca să-și refacă finanţele. Fără un sutar, nu vedeam eu de la dumnealui 5 litri de benzină.

Sau ăsta, cu camionul. S-a făcut că nu mă vede.

Ăștia nu văd nimic, tare și cu forţă înainte, până dau de belea. Orbetele! Și dacă mă vedea, nicio pricopseală. M-ar fi făcut să mă scormonesc în buzunar de două-trei sutare, ca să-și acopere potlogăriile făcute la autobaza lui.

Hm, Trabant! Când vede o mașină mare, se și sperie. De unde să-mi dea dumnealui benzină? Iar dacă-l rugam să mă tragă la ștangă, fără cinci sute nici nu discuta.

Altul. Mașină de instituţie, cu ecuson. Ăștia nici nu se bagă, au ordine precise. Foaia de drum, distanţa cea mai scurtă, nu tu opriri fără rost, că o-ncurcă. Și dacă oprea, îmi lua 7 bătrâne, sub pre text că riscul e mare. Că îl arde miliţia pentru pre ocupări străine de ordinul lui de serviciu. Bine că s-a dus!

Uite, se mai apropie unul, degeaba-i fac eu cu mina, prea e luxos, cum o să se-ncurce el cu un prăpădit ca mine! Limuzină, ha? Cine-o are, să-i trăiască; nu discută cu sutele, doar cu miile. Hopaaa, a oprit! Tocmai înavuţitul ăsta mă întreabă pe mine dacă am nevoie de ceva…”

Concluzia monologului interior iese la suprafaţă, într-o iritată răbufnire verbală;

— N-am nevoie de nimic. Nu ţi-ar fi rușine, să te bucuri la mia mea, bișniţarule!

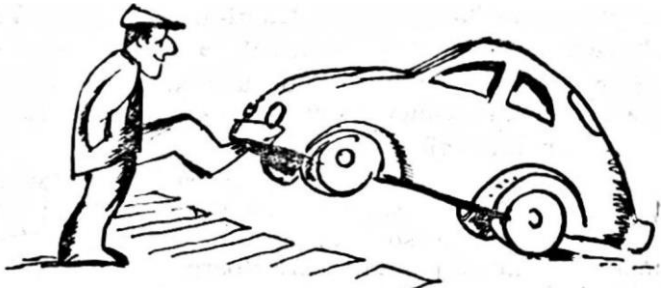
Și nea cutare rămâne mai departe singur la marginea șoselei, supralicitând mintal preţul salvării sale.

Sunt un incorigibil visător…

Am înrădăcinată adânc credinţa că viitorul apar ţine unei omeniri raţionale, cu șoferi care îşi vor domina pornirile spre arţag, integrându-se într-o mare familie a politeţii surâzătoare.

Și că, indiferent ce sistem de propulsie va asimila automobilul în acea epocă de aur, de va fi el cu baterii electrice, cu metanol, sau cu fisiune atomică, conducătorul de la volanul său, ieșit cu chiu cu vai din vehiculul complet distrus într-o violentă coli ziune rutieră, va avea tăria de caracter de a spune celui care l-a ruinat, pe un ton prietenos și conci liant:

— Bine că, făcându-mă pe mine praf, n-aţi păţit ceva și dumneavoastră. Oricum, vă rămân recunoscător; acum pot scădea grămada asta de fier de la impozit!



Două picioare contra patru roţi

O siluetă bărbătească stilizată, călcând ţanţoș cu pasul mare, mâinile exprimând în balansul lor energic intenţia traversării rapide a străzii — acesta este pietonul zugrăvit simbolic pe indicatorul de circulaţie „trecere pentru pietoni”. Acesta este pietonul pe care și-l doresc (de vreme ce eliminarea lui definitivă din viaţa publică se vădește a fi imposibilă) toţi conducătorii auto.

Cum arată însă pietonul în realitate? Departe de imaginea idealizată de pe indicatoarele plantate la „Zebră”. El trece alene, cu gândurile duse la presante probleme de serviciu sau, dimpotrivă, alergând prin mijlocul intersecţiei ca să prindă tramvaiul din mers.

El se înfăţișează sub chipul unui copil fugărindu-și mingea printre roţile mașinilor, dar și sub chipul pensionarului ce dibuie cu bastonul bătrâneţilor, piatră cu piatră, caldarâmul străzii. El e și beţivul ce șerpuiește din tot corpul, nevăzând nimic dincolo de ceaţa deasă a ebrietăţii sale, și studentul adâncit în lectura cursului de anul al IV-lea, fără să observe când s-a terminat trotuarul și a început partea care stabilă, dar și cele două gospodine care se întorc din piaţă flecărind, singure, ele două în tot universul.

Pietonul e toţi aceștia la un loc și mulţi alţii pe deasupra, fiecare cu felul său specific de a fi absent la tot ce se petrece în jurul său, fiecare cu maniera sa inimitabilă de a ajunge în botul automobilelor.

Pietonul e, deci, o calamitate.

Primăvara, pietonul are scuza că natura renăscută, parfumul florilor, ciripitul păsărilor și sentimentul de iubire înfiripat în piept colaborează strâns numai ca să-l aducă pe el, nevinovatul, într-o stare de avansată euforie.

Vara, scuza lui e soarele, căldura năucitoare, încetinirea reacţiilor și a spiritului de observaţie sub zodia caniculei.

Vine toamna și din nou pietonul găsește scuze.

Că plouă și privirea lui e îndreptată numai în jos, spre băltoacele dese, că grijile aprovizionării de sezon îi acaparează toate preocupările, că lemnele, că murăturile, că e după concediu și îl așteaptă teancul de lucrări pe birou.

Iama, ce să mai vorbim! Viscol, ger mușcător, căciula trasă peste ochi și peste urechi, gulerul ridicat — vizibilitate și audibilitate zero. De aceea n-a observat că

stopul era pe roșu, n-a auzit claxonul, n-a avut habar că traversează bulevardul. Și s-a găsit bezmeticul ăsta pe patru roţi să dea tocmai peste el, inocentul cu două picioare.

Ce mai, pietonul e o calamitate.

La ce ar putea folosi un pieton conducătorilor auto? La nimic serios. El nu e bun decât să încurce traficul rutier, să stea la marginea drumurilor făcând mașinilor semnul acela de „ia-mă, nene", să dea informaţii eronate șoferilor dezorientaţi, să împingă automobilele rămase în pană pe stradă și să bramburească adevărul când e citat ca martor ocular al incidentelor rutiere. Ba unii mai răi zgârie cu obiecte contondente tabla autoturismelor staţionate, înţeapă cauciucurile și scriu cu degetul „Spală-mă" în praful așternut pe caroserii de-a lungul drumurilor Nemo dernizate ale ţării.

Pietonul, oricum îl sucești, oricum îl învârtești, rămâne o calamitate.

Din acest motiv unii șoferi nici nu-și ascund aversiunea faţă de concetăţenii lor pedeștri, dezvoltând teoria că ei au liberă trecere oriunde și oricând, iar pietonii doar când sunt într-o ambulanţă.

La rândul lor, pietonii îi consideră pe automobiliști ca pe o plagă de prim ordin a societăţii. Criza petrolului? De la ei se trage. A dispărut bunul simţ pe lume? Șoferii l-au exterminat. Încă din anul 1906 ziarul britanic „Daily News" publica un articol al cărui autor mărturisea că nu crede să fie posibil ca un bun automobilist să se manifeste totodată și ca un om cu principii morale. „Este o periculoasă lipsă de umilinţă să depășești pietonii cu atâta tupeu" — aprecia semnatarul.

Iar șoferii începutului de veac, deloc impresionaţi, îşi râdeau în barbă:

— He-he, numai din invidie domnul acesta face pe inchizitorul cu noi. Că el n-are mașină, și noi avem!

Acum ne apropiem de sfârșitul secolului, revoluţii au triumfat, imperii s-au prăbușit, epoci agitate au trecut și peste pietoni și peste șoferi, numai că animozităţile dintre cele două tabere nu au secătuit, dimpotrivă. Miliarde de două-picioare contra sute de milioane de patru-roţi continuă să lupte, să polemizeze, să se acuze reciproc cu înverșunare mereu sporită.

În cercurile cele mai largi simpatiile înclină, de netăgăduit, către cauza pietonală. Răsfoind odată o gazetă, mătușa mea Filofteia, care de altfel se urcă întotdeauna bucuroasă într-un automobil dacă are cineva proasta inspiraţie să o invite la plimbare, a dat acolo peste o statistică mondială unde se afirma că la fiecare 3 minute un pieton e călcat de o mașină.

Mătușa Filofteia a pus ziarul în poală, a lăcrimat și a zis doar atâta:

— Vai de capul lui, amărâtul, cine o fi ăla!

Am încercat eu să-i explic științific cum e cu statistica, dar bătrâna mea mătușă a rămas tot la imaginea intuitivă: un fel de Prometeu al zilelor noastre, ţintuit cu lanţuri zdravene de asfaltul auto străzii. Peste el, la fiecare trei minute precis, trec, ca un blestem al zeilor, autovehicule grele. Și după fiecare episod al etern repetabilului supliciu, nenorocitul ridică un pic capul, cât îi permit ferecăturile strânse, pentru a striga cu ură în urma bestiei moto rizate: „Totul are o limită!"

Cronica mondenă a accidentelor auto e ţinută la zi în unitatea de coafură din cvartalul meu de locuinţe.

Pietoanele staţionate sub cască îşi comunică unele altora informaţii de ultimă oră din acest domeniu, comentează, dau verdicte, stabilesc linii strategice de apărare împotriva flagelului. Într-o dimineaţă, intrând în respectiva unitate cu scopul de a folosi telefonul public montat pe perete lângă casieriţă, am auzit, fără să ţin morţiș, cum o cuconiţă volubilă îi relata vecinei de înfrumuseţare un pilduitor accident rutier.

— Închipuiește-ţi, tu, ieri o mașină a călcat un liftier.

— Ca să vezi, s-a mirat cealaltă, clătinând capul cu bigudiuri cu tot. Nici în ascensor nu te mai poţi feri de automobile.

Apoi, sub căldura binefăcătoare a căștilor electrice, întreaga clientelă feminină a prins a trece în revistă prea puţinele zone unde pietonii încă mai pot trăi cu un relativ grad de siguranţă.

Cum telefonul ba îmi înghiţea fisele cu nemiluita, ba îmi restituia un ton de ocupat, am avut șansa de a prinde și concluziile colocviului.

— Este insuportabil, a rostit din mijlocul încăperii o tânără așezată la o măsuţă, abandonându-și graţios degetele în voia manichiuristei. Dacă nebunia volanului continuă în halul ăsta, pur și simplu nu vom mai putea traversa strada. Automobiliștii vor fi mult mai numeroși decât noi, pietonii cinstiţi. Vor constitui o majoritate… cum să spun…

— Zdrobitoare! — veni precizarea de sub un prosop.

— Așa e, subscriseră pe mai multe voci participantele la dezbaterea ad-hoc. Iar eu rușinat, îngândurat, de-a dreptul îngrijorat, am lăsat telefonul din furcă, părăsind unitatea de coafură ca un spion a cărui falsă identitate e pe cale să fie demascată și care nu știe cum să fugă mai repede din poziţiile adversarului. De-ar fi știut acele tovarășe femei că am în portofel permisul roz de conducere auto, că abia aștept să-mi procur și eu un automobil, pentru a mă alătura acelei majorităţi zdrobitoare… Brr, numai când dactilografiez acest episod al cărţii și îmi bâţţţţâie mâinile de spaimă!

Că pietoni; sunt răzbunători, nu e un secret pentru nimeni. Fragilitatea, aspectul lor neajutorat nu constituie decât aparenţe înșelătoare. Da, e adevărat că în faţa tablei de oţel pieptul gol al trecătorului de pe stradă nu poate face mare lucru. Dar ele, măruntele, slăbănoagele victime, ale zeului automobil, seceră în rândurile șoferilor cu mult mai vârtos decât reușesc s-o facă bolizii pe patru roţi în tabăra adversă. Pentru orice fleac de sperietură suferită de un pieton pe zebră, șoferul bau-bau poate plăti cu permisul de conducere. Permis după permis se duc pe calea fără întoarcere, mașină după mașină rămân fără conducător, coloanele carosate se subţiază, ofen şi va lor dă semne de vlăguire.

Atunci de unde vin să ia locul celor căzuţi mereu alte eșaloane de rezervă? Cine alimentează fără istovire regenerarea numerică a șoferilor?

Cine alţii decât chiar pietonii trădători ai propriei lor condiţii?! Ei se precipită în valuri succesive asupra examenelor de conducere auto, ei dau târcoale I.D.M.S.-

ului, ei se suie la volan, uitându-și rădăcinile și, încă mai grav, întorcând armele tocmai împotriva acestor rădăcini. Prea puţini rezistă tentaţiilor facile și îşi păstrează conștiinţa integră până la sfârșitul zilelor. Prea puţini rămân în fapt, cu trup și suflet, pietoni pur-sânge, purtându-și demn stindardul pe toate teatrele de operaţii ale bătăliei.

Îi vom recunoaşte și le vom acorda cinstirea cuvenită unor vechi combatanţi, când vocea lor tunătoare de veritabili grenadiri răsună în direcţia vreunui conducător auto mai grăbit.

— Dumneata să stai până traversez eu! Aici e trecere pentru pietoni!

— Nu mă învăţa dumneata pe mine cum să circul, contraatacă ofuscat cel dinapoia parbrizului. Eu sunt șofer de 20 de ani.

— Da, dar eu sunt pieton de 60 de ani!

Și bătrânul grenadir îşi continuă tacticos traver sarea, cu pasul apăsat și rar, stopând coloana de mașini care fierbe de nerăbdare, dar nu omite să-i prezinte onorul gloriosului pieton printr-un cor de claxoane stridente.

Onoare adversarilor pe măsură dar… *à la guerre comme à la guerre.* Iată un Wartburg pătrunzând adânc într-o incursiune pe teritoriul inamicului, adică pe trotuar. Pietonii, infanteriști apărători ai trotuarelor, vociferează:

— Criminalule, ce cauţi cu mașina dincoace de bordură?

La care agresorul prins cu ocaua mică, înconjurat, asediat, se bâlbâie în căutare de argumente plauzibile:

— Păi ce, dumneavoastră n-aţi coborât niciodată pe carosabil?

Câteva străzi mai încolo, un pieton rătăcit e trântit pe pavele într-o scurtă ambuscadă automobilistică.

A cui e vina? Nu știu și nici nu mă interesează.

Important e numai că acela care dă primul cu gura devine stăpân pe situaţie. Posesor al unor reflexe mai rapide, tot șoferul care a dat brânciul preia iniţiativa, moralizându-l pe cel căzut:

— Ei, ce faci, căscatule? Fii atent când treci strada!

— De ce? Ai de gând să te întorci tot pe aici?

— Geme îngrozit omul de pe jos.

Alt cartier, altă dispută tranșată în favoarea autoturismului. Șoferul e însă ceva mai bine crescut; simţul onoarei îi dictează să întindă mâna celui căzut.

— Ei bine, poţi spune că ai avut o zi norocoasă, îl consolează el pe șifonatul de pe caldarâm, ajutându-l să se ridice copăcel în două picioare.

— Zi… norocoasă!?

— Da, pentru că de obicei conduc o autobasculantă de 20 de tone. Azi însă e ziua mea de odihnă.

Ieșită din comun e odiseea unui ţăran din districtul bulgar Em, a cărui îndeletnicire de bază era să mâie zilnic, cam la aceeași oră, niște gâște. Gâștele ciuguleau în șanţul unui drumeag îngust de munte, ţăranul le supraveghea cioplind meticulos linguri și scena ar fi putut rămâne perfect idilică dacă…

Aici e buba, că pe același drumeag trecea tot zilnic și tot cam pe la aceeași oră

dubiţa poștală. Cum o zărea, ţăranul sărea ca ars în apărarea neștiutoarelor sale gâște, strigând la ele hâș! hâș! sau ceva similar din vocabularul limbii bulgare. Bietele păsări îşi pierdeau stăpânirea de sine, omul alerga de colo-colo să le regrupeze, dubiţa se apropia și, strânsă de corsetul drumului, se întâmpla să-i mai dea câte un ghiont ţăranului. Acuma, ţăranii ca ţăranii, ei des când din străfundurile istoriei, au văzut și au îndurat multe. Dar vine și ceasul răzmeriţei și atunci e mai bine să te ferești din calea lor. Treaba asta n-o știa șoferul poștei și, într-o bună zi, când scena s-a repetat identic, săteanul n-a mai răbdat. S-a agăţat pe scara vehiculului turbulent și băgând capul pe geam a holbat doi ochi ameninţători la individul de la volan:

— M-am săturat, jupâne! în ultima săptămână e pentru a treia oară că mă bușești cu mașina!

Șoferul care o cam băgase pe mânecă, atât a mai reușit să îngaime:

— Scuzaţi… Nu v-am recunoscut, domnule!

După care a izbutit să se facă nevăzut, abandonând dubiţa și fugind la deal cât îl ţineau picioarele. Peste câteva zile poșta a angajat un nou șofer care a venit tiptil noaptea, a recuperat mașina și de atunci folosește pentru ridicarea corespondenţei o variantă ocolitoare, mai lungă cu vreo 30 de kilometri. Gâștele ciugulesc liniștite în șanţ, iar ţăpanul care a căpătat satisfacţie cioplește netulburat la lingurile lui.

Cum aţi dedus din micuţa întâmplare evocată anterior, în reţeaua conflictului pieton-șofer există noduri care se destramă de la sine, prin înţelegerea părţilor.

Altele sunt însă atât de strânse, atât de afurisite, încât amintesc de anticul nod al lui Gordius. Ele nu pot fi tranșate decât de sabia tăioasă a justiţiei.

Ce poate fi mai simplu decât procesul unui accident de circulaţie, veţi exclama. Cel mai adesea automobilul atacă pietonii la lumina zilei, în locuri foarte populate, sub nasul, dacă pot zice așa, al zecilor, uneori al sutelor de martori oculari. Lucrurile sunt deci clare ca diamantul bine șlefuit.

Teoretic așa este. Practic însă, pe cărările întortocheate ale pădurii de paragrafe juridice, logicii elementară se despletește în mii de fire înșelătoare sau se înfundă în hăţișuri fără întoarcere. Avocaţii, contramartorii, expertizele, recuzările, simplifică până la transparenţă ceea ce e confuz și complică până la ameţeală ceea ce e elementar ca bună ziua.

Iată și o problemă de procedură: din ce tabără trebuie să fie judecătorul? Va fi el pieton sau automobilist?

Un comitet pentru siguranţa circulaţiei din S.U.A. a stabilit că numai bunul conducător auto poate fi și un bun arbitru în contencioasele auto. Mulţi judecători americani habar n-aveau de problemele tehnice și de circulaţie ale automobilului. De acord, dar reacţia comitetului pentru protecţia pietonilor nu s-a lăsat așteptată. S-a vociferat imediat în presă că asta ar însemna sfârșitul trecătorului de pe stradă, că judecătorii vor fraterniza — cu asasinii de la volan.

S-au adus și argumente din cazuistica mondială, printre altele a fost invocat un proces desfășurat la Liverpool. Faptele din dosar erau fără echivoc:

O mașină a rănit un băieţel care traversa strada pe patine cu rotile.

Băieţelul avea toate atuurile în favoarea sa; șoferul tradus în justiţie, niciunul.

Totuși, sentinţa a produs stupoare: tribunalul a decis că un pieton care merge pe rotile nu mai poate fi numit pieton, ci vehicul pe 8 roţi. Și întrucât acest vehicul sui-generis nu a acordat prioritate celorlalte vehicule de pe stradă, automobilistul a fost achitat, iar băieţelului i s-a ridicat pe două luni dreptul de a mai circula pe patine.

Unde e adevărul, unde e dreptatea, clamează pietonii și apărătorii cauzei lor. Iată ce se întâmplă când un judecător e tobă de probleme tehnice și de circulaţie ale automobilului. Puritatea, simplitatea, bunul simţ al gândirii sale s-au dus.

Să lăsăm lucrurile așa cum sunt, adică deschise și în dezbatere, căci dilema cum trebuie să fie un judecător, șofer sau pieton, seamănă cu atâtea alte probleme insolubile, precum cvadratura cercului sau cine a fost precursorul, oul sau găina. Oricum ar fi judecătorul, procesele automobilistice pe care le va arbitra sunt încâlcite și dificile. Mereu va constata că taman atunci când cauza acuzatului pare definitiv compromisă, noi elemente, uneori fără precedenţă juridică, ies la suprafaţă, împingând ședinţa pe drumuri labirintice.

— Așadar, instanţa este pe deplin edificată, spune judecătorul răsfoind dosarul doldora de piese.

Recunoști și dumneata, inculpat, că venind cu maşina dinspre statuia ecvestră l-ai lovit pe dumnealui, care traversa regulamentar pe trecerea marcată.

Dar inculpatul nu se lasă.

— El e de vină, onorată instanţă! Ia întrebaţi-l, mergea legal, cu patru kilometri și jumătate la oră?

Idee de Gâgă, absurdă, dar pe care avocatul apărării o va prelua numaidecât, îmbrăcând-o în haina dreptului roman, garnisind-o cu strălucitele podoabe ale culturii generale și aruncând din nou în haos un proces care mergea spre soluţionare.

Decât să treacă prin asemenea clipe tensionate, de incertitudine, e mai bine pentru pietoni să se păzească *ab initio,* altfel zis, să nu aibă de a face cu mașinile. E mai sigur și, în orice caz, mai sănătos.

Un arhibătrân locuitor al Turciei, Ahmet Behrali, beneficiar al unei vârste de invidiat, 118 ani, a fost întrebat odată de reporterii televiziunii:

— 118 ani! Spune-ne, moș Ahmet, care este secretul longevităţii dumitale?

— Ha? Ce e aia? se nedumeri bătrânul ducând mâna pâlnie la ureche.

— Vreau să zic, ce ai făcut de ai reușit să trăiești așa de mult?

— Aaa, așa? Păi, până la 60 de ani n-au putut atâtea automobile, iar după aceea n-am mai ieșit din casă.

Pe un alt meridian, tot un moș centenar făcea presei declaraţii asemănătoare, aducând mulţumiri automobiliștilor pentru longevitatea sa remarcabilă.

„De când s-au înmulţit ei pe șosele, am fost nevoit să mă refugiez în creierul munţilor și uite că mai trăiesc și acum”.

În această modestă și pilduitoare recunoaştere se cristalizează întreaga dramă a pietonului modern.

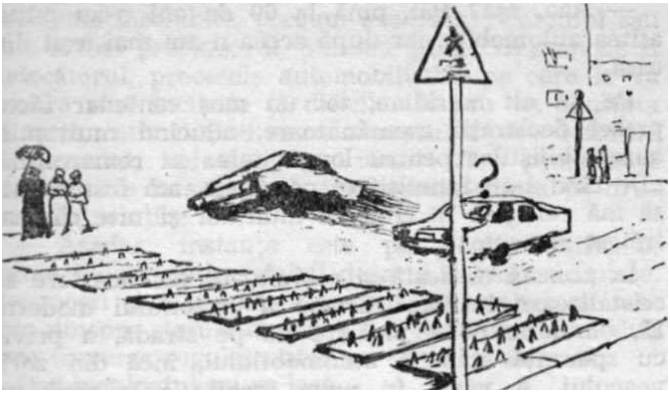
El, omul cu două picioare de pe stradă, a privit cu speranţă apariţia automobilului, încă din zorii veacului. A văzut în noua creaţie a tehnicii un mijloc de apropiere între semeni, de consolidare a relaţiilor interumane.

Dar monstrul a crescut mare și a început să-și înghită părinţii. A tăiat ţările în provincii, provinciile în ţinuturi, ţinuturile în zone, zonele în par cele, parcelele în insuliţe mărunte de viaţă. Automobilul a tras brazde adânci între oameni, izolându-i, împiedicându-i să traverseze frontierele de asfalt. Cei cu patru roţi i-au claustrat pe cei cu două picioare în mici rezervaţii și rezultatul care e?

Rezultatul e că, de câteva ore bune, un pieton așteaptă pe marginea unei autostrade extraordinar de aglomerate, să poată trece dincolo. Zărind pe partea de vizavi un alt pieton, îi strigă cât îl ţin puterile:

— Hei, dumneata cel de colo, cum naiba ai făcut ca să traversezi?

— N-am traversat. Eu m-am născut de partea asta a șoselei!



Necazuri…la cutia de viteze

Lui Zenon din Eleea i-au plăcut foarte tare paradoxurile matematice. El ne-a potcovit cu câteva, moștenire lăsată posterităţii, dar atât de ingenioase, încât nici până în ziua de azi nu s-a găsit cineva care să le explice satisfăcător.

Pentru automobiliști mai interesant este paradoxul cu Ahile și broasca ţestoasă. Ahile, cel glorificat de grecii antichităţii cu porecla de cel-iute-de-picior, este incapabil — zice eleatul Zenon — să ajungă din urmă o nepricopsită de broască ţestoasă, care a primit un handicap de 100 de pași, deși reputatul erou alergător gonește de 100 de ori mai repede decât greoaia sa adversară. Ahile parcurge ca fulgerul cei 100 de pași, dar în același timp ţestoasa face și ea un pas. Ahile face și acest pas, dar rivala are răgazul necesar să avanseze cu 1/100 dintr-un pas și așa mai departe. Considerând că dreapta se divide la infinit, va rămâne mereu un spaţiu de netrecut între sublimul alergător și mărunta patrupedă.

Paradoxul lui Zenon devine un minunat pretext invocat întru propria lor apărare

de vitezomanii auto, ori de câte ori radarul îi va surprinde pe picior greșit. Ei au acum temeiul teoretic să explice miliţianului constatator că goana lor nebună pe șosea nu înseamnă mai nimic, e o deplasare de melc, încapabilă să prindă din urmă chiar și o împiedicată de broască ţestoasă.

Nici eu și nici miliţianul care taie cupoanele amenzilor nu știm cum se combate matematic acest diabolic paradox, dar știm un lucru: că *Ahile-cel-iute-demotor* al epocii noastre desfide prin fapte aporia filozofului de demult. El se suie în habitaclul automobilului său, fără suliţa și scutul care nici n-ar încă prea înăuntru, apasă acceleratorul cu sandaua, până la fund și, dacă o broască ţestoasă se nimerește în drumul său, o calcă fără să clipească. Mașina n-are habar de filosofie, ea face și azi exact același lucru pe care-l făcea și în anul 1910, când Topârceanu trăgea un versificat semnal de alarmă:

Păzea!

Păzea că trece-n goană.

Aleargă.

Vâjâie ca vântul.

Și dacă n-ai urechi normale te face una cu pământul!

Veţi zice că poetul exagerează, că de dragul unui efect comic gratuit denaturează realitatea. Ce e aia viteza automobilului în anul 1910?

Atunci să ne ducem cu doi ani mai în trecut pentru a găsi, într-o schiţă a lui George Ranetti, următorul pasaj de coșmar:

„Când trece prin mahalale, ca o nălucă, cuprins de delirul și voluptatea vitezei, e o adevărată panică: câinii urlă prin curţi, copiii se ghemuiesc plângând la sânul mamelor, negustorii trag obloanele la prăvălii, pisicile se furișează pe acoperișul caselor, clopotele bisericii sună alarma și glasurile înfricoșate ale mahalagiilor care schimonosesc întotdeauna neologismele, răsună:

— Păziţi! Vine otomobelu!

Iar ecoul, ca și cum goana turbată a automobilului evocă ideea cimitirului Bellu, pare că repetă:

— Oiţe mă, Bellu

Acum 7 decenii Topârceanu și Ranetti aveau în faţa bolidului de oţel aceeași reacţie sănătoasă pe care o puteam regăsi la oricare din concetăţenii lor.

O reacţie cristalizată într-un singur cuvânt: „Păzea!”

Au trecut 70 de ani și cuvântul cu pricina nu și-a pierdut deloc actualitatea pe drumurile publice. Cine îi ignoră tâlcul adânc, plătește. Mai mult încă, acum e bine să se păzească și cel din afara mașinii și cel dinăuntrul ei.

Odată călătoream, dar ce spun eu călătoream, zburam, în mașina unui cunoscut. Amicul nu făcea nicio deosebire între curbă și linie dreaptă sub aspectul regimului de viteză. Sincer îngrijorat, i-am spus:

— E curată nebunie să gonești așa de tare. Am citit că numai în anul 1977 și-au pierdut viaţa din cauza conducerii automobilului 28.000 de francezi.

— Fii liniștit, eu sunt teleormănean, a venit răspunsul.

Două săptămâni mai târziu teleormăneanul a ajuns cu piciorul în ghips și așa a

rămas trei luni încheiate.

Mașina l-a așteptat să se facă bine, ca s-o poată târâi și pe ea prin ateliere, pentru reparaţii și în dreptare a tablei.

Vizavi de viteză optica opiniei publice a fost întotdeauna scindată în puncte de vedere contrarii. Pe la 1895 un ziar francez publica scrisoarea deschisă a unei cititoare „cu inima răzbunătoare”, care sugera celor „umiliţi” de automobil „să arunce scânduri armate cu cuie” sub roţile acelora care merg prea repede. Ideea n-ar fi de lepădat nici în zilele noastre.

În același timp însă existau visători roși de nerăbdare să vadă noua invenţie gonind și mai repede pe șosele. La banchetul dat cu prilejul inaugurării

Automobil-Clubului la Paris, în 1896, fizicianul Mar cel Deprez și-a terminat alocuţiunea cu un toast profetic:

— Beau pentru vremea când automobilul nu va face numai 24 de kilometri pe oră, ci 50, sau chiar 60!

La care constructorul Levasseur se apleacă spre vecinul său de masă, şoptindu-i printre dinţi:

— De ce trebuie oare, la terminarea unei mese atât de bune, să se găsească un exaltat care să afirme o asemenea prostie?

Istoria l-a făcut de râs pe Levasseur și i-a dat satisfacţie lui Deprez. Puţin după începutul secolului, aproape nimeni nu se mai îndoia de faptul că scara vitezelor automobilului este abia la începu tul ei. René de Knyff a devenit învingător într-una din primele curse auto, dezvoltând înfricoșătoarea viteză medie de 38 kilometri pe oră.

— Am fost puţin sufocat de rapiditatea cursei, a explicat el ziariștilor. Cred că am fi putut atinge 50, poate și 60 de kilometri pe oră, dar numai dacă am fi avut la îndemână baloane cu oxigen pentru respirat.

De baloane cu oxigen n-a fost nevoie, dar vitezele auto au continuat să crească îndărătnic. Și cum ontogeneza recapitulează etapele filogenezei, deci momentele din viaţa individului refac în linii mari treptele evoluţiei speciei, să urmărim istoria vitezei în scurta povestire a unui automobilist cu dezvoltat simţ al evocării:

— Da… da… parcă încep să-mi amintesc… Eram cu mașina… Apăsam pe accelerator… 60… 70… 80…Tufișurile de la marginea drumului se topeau într-un fascicul de linii orizontale… 100… 120… apoi am văzut un miliţian care-mi făcea semne… am acelerat… 150… pe urmă a fost un brad… și pe urmă…pe urmă… Dumneavoastră sunteţi pădurarul?

— Nu, eu sunt anestezistul șef.

Tot un fel de anestezist șef, în punctele nevralgice ale circulaţiei rutiere, este și miliţianul care face semne deloc amicale vitezomanilor. Și când semnele nu sunt suficiente pentru a potoli zelul sprinterilor pe patru roţi, atunci miliţianul se urcă pe motocicletă, în mașina alb-albastră, în elicopter, în indiferent ce, și se ia după maniac. Urmărire ca-n filmele cu James Bond, până ce recalcitrantul e constrâns să tragă la marginea carosabilului. Acuzaţiile sunt limpezi:

— Aţi depășit cu mult viteza admisă de lege și aţi refuzat să vă opriţi la

semnalele agentului de circulaţie.

Impetuosul de la volan, devenit subit mieluşel, dă din colţ în colţ.

— Mă rog, depășire de viteză, înţeleg. Dar fluierul dumneavoastră mă jur că nu l-am auzit, tovarășe miliţian!

— E și firesc. Aţi zburat cu viteză… supersonică!

Am avut ocazia să tăifăsuiesc cu un ofiţer de miliţie ieșit la pensie. Omul văzuse la viaţa lui mulţi posedaţi ai vitezei și era de-a dreptul ostenit de câte amenzi fusese nevoit să consemneze, de câte ștampile pusese pe permisele roz ale contravenienţilor. Dar cel mai mult îl impresionase infinita fantezie justificativă a celor prinși în culpă. Surprinși de fotografia radarului în postură fără echivoc, la o sută și mai bine de kilometri pe oră, respectivii scoteau din mânecă scuze din cele mai incredibile.

Agentul de circulaţie pensionar se decisese chiar să scrie o carte despre inventivitatea contravenientului pe patru roţi pus în situaţia de a-și pleda cauza deja pierdută. Iată câteva posibile pasaje din această carte încă nescrisă:

Un contabil din capitală, surprins pe drumul Constanţei cu 117 la oră, a scos calm un creion și o bucăţică de hârtie și, după ce a calculat ceva, a afirmat sigur de el: „117? Dar e imposibil, vă spun pozitiv. M-am suit la volan abia acum 14 minute”.

Un meșter sticlar din Turda, cu semnul mirării proaspăt lipit pe parbriz, e găsit prăvălindu-se la vale pe niște serpentine, cu vreo 30 de kilometri

— N-ai mult decât ar fi fost sănătos și legal. Încunoștinţat asupra faptului, anume că automobilul său s-ar fi putut face ţăndări, precum sticla asupra căreia îşi exercită profesiunea, meșterul a exultat de satisfacţie: „Cât aţi spus? 105? O, dar asta-i o adevărată performanţă pentru un începător ca mine!”

Alt sprinter al șoselelor gonise aproape un sfert de oră, cu echipajul miliţiei în trenă, competiţia desfășurându-i-se și ea cu mult peste suta de kilometri/h. Când în sfârșit a fost învins de o voinţă superioară, individul a concedat să oprească, afișând un aer de o rafaeliană inocenţă:

— Aveţi cumva treabă cu mine?

— Păi sigur că avem, au tăbărât pe el agenţii.

De ce alergaţi așa? Vă credeţi la curse?

— Eu alerg? se miră cel interpelat înălţând spre uniformele albastre doi ochi mai limpezi decât lacurile norvegiene din concertele lui Grieg. Cine? Eu alerg? Mă grăbeam numai pentru ca mașina dumneavoastră să poată păstra distanţa legală.

Capac la toate a pus însă un iresponsabil care, cramponat de volan, rupea pârtie pe drumul naţional numărul 7, stârnind panică printre automobiliștii întâmplaţi în calea lui. A fost imobilizat cu greutate de către organul de circulaţie și pus să dea socoteală.

Ei bine, omul era un geniu neînţeles. Asta s-a văzut bine din explicaţiile pe care le-a oferit cu aplomb:

— Să vedeţi, am frânele defecte și voiam să ajung acasă înainte de a comite vreun accident!

Și ofiţerul de miliţie pensionar continua să scoată din cotloanele memoriei figuri nepieritoare de obsedaţi ai vitezei. Părerea lui era că imortalizarea lor într-o carte se impunea cu necesitate. I-am cerut permisiunea să folosesc eu câteva din exemplele relatate și a acceptat cu bunăvoinţă, rugându-mă însă ca prin scrisul meu să ofer o modestă satisfacţie confraţilor săi care îşi petrec viaţa tot într-o palpitaţie, fugărind vitezomanii prin aglomeraţia traficului…

Ceva din promisiune am îndeplinit în aceste pa gini, fără părtinire, păstrând o decentă situare pe poziţii obiective, ca să nu-mi ridic șoferii în cap.

Așa încât vin imediat și evoc ceva din care să reiasă că nici radarul și nici mânuitorii lui n-au întotdeauna dreptate.

Un fizician american, Vandermaat, a fost amendat pentru exces de viteză, înregistrat pe filmul rada rului. Omul de știinţă nu s-a lăsat cu una cu două, ci a trecut la contraatac, acţionând organul constatator în judecată și contestând legitimitatea amenzii.

În pledoaria sa, savantul a argumentat cu date îi guros știinţifice că în momentul așa-zisei sale contravenţii era furtună și că datorită electricităţii din atmosferă radarul pierde din sensibilitatea măsurătorii, comiţând unele erori. Demonstraţia fiind trupe cabilă și bazată pe calcule matematice de neclintit.

Vandermaat a fost achitat.

Conducători auto, dacă vreţi să aveţi o șansă, puneţi mina și învăţa ţi fizică! De altfel fizica ne pune la dispoziţie multe alte capitole folositoare cum ar fi rezistenţa materialelor și care, odată studiate, ne feresc de întrebări sterile, în genul:

— Dacă sunt la volan și intru cu mașina într-un copac cu 130 de kilometri pe oră, ce să fac după aceea?

Cine a tocit manualul de fizică știe că *după aceea* conducătorul auto nu mai are ce face, e rândul medicilor…

E greu să reziști ispitei de a da curs umorului negru atunci când dezbaţi problema marilor viteze în automobilism. Serviciile de circulaţie nu se dau nici ele în lături să speculeze latura macabră a chestiunii, înfăţișându-ne cu generozitate filme documentare și panouri de afișaj cu felurite mașini ce n-au mai putut fi controlate, motiv pentru care s-au transformat în ruine metalice. Savuroase imagini cu autoturisme prăvălite în hăul prăpăstiilor, cocoţate cu roţile din faţă în diverși arbori, răsturnate în râul înspumat, turtite, înjumătăţite, metamorfozate în cu totul altceva decât fuseseră înainte de coliziune, fac și ele ce pot în munca de educare a șoferilor, îndemnându-i să mediteze profund la apăsarea abuzivă pe accelerator. Și aici anunţurile rutiere vin să-și dea concursul la îmblânzirea vitezelor. În Elveţia, ţară a munţilor și autostrăzilor, pe una din șoselele de ieșire din Lucerna se poate citi îndemnul:

Conducători auto!
Respectând viteza legală veţi putea admira frumuseţile ţării.
Nerespectând-o, veţi putea admira drăgălașele noastre infirmiere.

Totuși bolizii pe patru roţi nu pregetă s-o ia razna, dispreţuind restricţiile legale, riscând orice consecinţe. Iată unul dintre ei resimţind o hurducătură a drumului și executând un spectaculos salt aerian de câţiva metri, de parcă ar fi fost lansat cu trambulina.

Ajuns — și el — de echipajul controlului circulaţiei, avem ocazia să audiem următorul schimb de cuvinte:

Șoferul — Am avut cumva viteză prea mare?

Poliţistul — A, nu. Aţi zburat prea jos.

Viteza începe să șteargă frontiera dintre automobil și avion. Până și vârstnicii, apreciaţi pentru stilul lor tacticos de viaţă, cad uneori pradă năbădăilor tinereţii, seduși de posibilităţile largi pe care le oferă kilometrajul mașinii lor. Când a fost oprit pentru viteză debordantă pe șoselele britanice, șoferul Roy Rawlins, a cărui inimă bătea adolescentin în ritmul celor 130 de kilometri pe oră, a prezentat un permis de conducere din care reieșea că are 104 ani, că umblă cu mașina de 65 de ani și că este la prima abatere de acest gen. Venerabilul a plătit amenda, cu obrajii îmbujoraţi de rușine, promiţând solemn că pe viitor va respecta regulile de circulaţie…moderne.

Bătrânul Roy Rawlins a mai păstrat ceva din bunul simţ caracteristic senectuţii, jena de a fi mustrat la vârsta lui hipercentenară și care l-a făcut să roșească. Dar oare câţi șoferi mai roșesc când sar din suta de kilometri cu ușurinţa marilor campioni?

De aceea vin eu și vă întreb pe dumneavoastră, cei care fluturaţi cu mâna după mașini de ocazie, vă suiţi încrezători în ele și deveniţi astfel autostopiști:

Îl cunoaşteţi bine pe cel care v-a luat de pe margi nea drumului public? Știţi ce ambiţii de refulat zac într-însul? Sunteţi convinși că nu se crede un Napoleon al asfaltului sau un Gingis-Han al turnantelor? Cine neglijează considerarea acestor aspecte riscă să se trezească îngrămădit pe „locul mortului”, galben de frică, lângă apucatul care apasă cu piciorul drept acceleratorul, până la refuz, apasă, iar figura îi exprimă în tot acest timp o beatitudine idioată.

Atunci este prea târziu să mai îngăimaţi, sub trupe râul îngrijorării:

— Ce faci, tovarășe?… Te rog, astâmpără-te, nu goni așa de tare!

Apucatul nu te aude, nu te vede. El suspină, fericit la culme:

— Ah, viteza… Mă face să mă simt alt om.

Insiști.

— Dar mașina dumitale rezistă la 125 pe oră?

— Nu știu încă. Abia azi mi-am luat carnetul de conducere.

Eu vă vorbesc din proprie experienţă. Am comis greșeala de a mă încredinţa unui asemenea inconștient debutant în ale volanului și tot drumul am avut un singur mare regret — acela de a nu fi lăsat acasă, în sertarul biroului, o ciornă de testament. Îmi aduc aminte că în timpul unui viraj nebunatic pe două roţi, omul de care depindea în acele clipe des unul meu a avut un moment de descumpănire:

— Hm… parcă aud un zgomot bizar la cilindri…

— Nu sunt cilindrii, l-am ajutat eu. Mie îmi clanţănesc dinţii.

Oare ce e de făcut cu hipnotizaţi! vitezei? Oricâte poveţe, interdicţii și amenzi ar ploua peste ei, oricâte accidente adaugă statisticilor goana vertiginoasă pe patru roţi, acești indivizi nu se astâmpără. O soluţie a propus-o una din mătușile mele, nici nu mai știu bine care din ele, după ce s-a dat jos dintr-un maxi-taxi, lividă de peripeţiile unei curse ca urmăririle din comediile cinematografului mut.

— Pentru fiecare depășire de viteză, a spus ea, conducătorii auto ar trebui să fie obligaţi să meargă cu o viteză din ce în ce mai mică.

La început ideea mătușii mi-a surâs, chiar foarte tare. Pe urmă am cugetat și entuziasmul mi-a mai scăzut. I-am explicat cuviincios că nici încetineala nu e recomandabilă pe șosele. I-am dat exemplul provinciei britanice numită Noua Galie de Sud, unde autorităţile au promulgat o lege ce sancţionează automobiliștii prea leneși, pentru că mai mult încurcă decât descurcă traficul. Ei sunt conduși la cel mai apropiat comisariat de poliţie unde sunt reţinuţi timp de 24 de ore pentru formalităţi. În tot acest răgaz contravenienţii nu primesc ca hrană nimic altceva decât supă… de broască ţestoasă, ca simbol al lentorii.

Îngreţoșaţi, cei în cauză îşi jură că n-o să mai ridice pantoful de pe accelerator, cât or mai avea zile.

Și promit solemn în sinea lor că vor trece cu mași nile lor călcătoare peste oricare broască ţestoasă apărută în cale, până le vor nimici întreaga stirpe, să nu mai rămână picior de broască pentru supă.

Și totuși, cine aleargă mai repede, Ahile sau broasca ţestoasă?

Când carburant e…alcoolul

Recuzita e binecunoscută. Un sătuc de munte, mai degrabă un cătun, al cărui nume abia se vede pe panoul înghiţit de tufișuri. Câteva case ascunse și ele în verdeaţă, mai cu gard, mai fără, o momeală ideală pentru undiţa radarului. Păstrăvii sprinteni ai șoselelor (a se citi automobilele) înghit nada cât ai zice… peşte. Trec

prin cătun ca prin codru, impresionează filmul din ochiul spion și, după câteva sute de metri, urmează scadenţa…

— Vă salut, spune ceremonios un miliţian, inspector principal al năvodului rutier. Trebuie să vă amendez pentru depășirea vitezei legale. Actele, vă rog.

— Nu se poate, schiţează șoferul o linie de apărare. N-am avut mai mult de 60!

— Îmi pare rău, dar radarul vă contrazice. A indicat 100 în localitate.

— Dacă vă spun eu că n-am trecut de 60…

Miliţianul începe să se supere. Lipsa de fair-play a contravenientului e de neînţeles, în faţa evidenţei.

Mai diplomată, nevasta automobilistului simte că nu trebuie întinsă coarda prea mult:

— Lăsaţi, tovarășe miliţian, nu vă puneţi mintea cu el. Când e niţel băut, bărbatu-miu contrazice pe toată lumea!

Gafa e gafă, dar aici nu ne interesează gura păcătoasă a soţiei, care va fi analizată critic în prima reuniune de familie, ci gura și mai păcătoasă a soţului, care s-a înnădit la pahar.

Drept e că, în epoca penuriei de benzină, alcoolul etilic, metilic și alte neamuri de-ale lui dau mereu mai stăruitor târcoale automobilelor. Auzim adeseori de câte un constructor ingenios care toarnă alcool în carburator și mașinăria merge strună, cu mare economie de benzină. Dar o toarnă în carburator și nu în stomac, diferenţa între cele două situaţii fiind ca de la cer la pământ. Prima e invenţie, a doua e contravenţie. Ba chiar infracţiune.

Legea circulaţiei îi cataloghează pe chercheliţii volanului cu o expresie eufemistică: conducători auto aflaţi sub influenţa alcoolului. Când doza de alcool crește, nicio influenţă din lume nu-l mai scoate pe șofer din năuceala turmentării. În emisiunile de radio sau de televiziune am urmărit multe anchete realizate cu aportul organelor de miliţie. Secvenţele înfăţișau beţivani daţi jos de la volan, cu personalitatea șifonată rău de tot, cu glasul turtit, făcând dovada clară că nu știau nici pe ce fus orar se află.

— Cum! Te-ai suit la volan în halul ăsta de beţie?

— Ce-aţi fi vrut să fac, hâc! Pe picioare nu mă mai puteam ţine…Sau…

— Dumneata duhnești a coniac. Cum de te-ai așezat la volan?

— Destul de greu. M-a ajutat un prieten.

Când lucrurile stau așa, controlul alcoolmetric e de prisos. Ar fi și greu pentru mult prea clătinătorul ins să nimerească fiola cu răsuflarea lui tulbure. După câteva tentative nereușite, respectivul s-ar plictisi, ar obosi și în cele din urmă ar exclama enervat:

— Hotărâţi-vă odată… în care fffiolă să suffflu…

În cea din stânga… sau în cea din dreapta?

Statele planetei se apără de beţivii pe patru roţi în fel și chip. Legea italiană prevede ca șoferii aflaţi în stare avansată de ebrietate să fie conduși imediat înaintea unei instanţe judecătorești, pentru ca aspectul lor jalnic să vorbească de la sine în faţa juriului.

Așa a păţit și un oarecare Annibal Mauri din Milano.

Acuzatul s-a străduit să convingă instanţa că nu era beat, susţinând că a fost chiar capabil să numere cu precizie plăcile de faianţă din celula arestului local, unde fusese depus pentru o jumătate de oră.

— Câte plăci sunt acolo, a întrebat judele.

— Onorată instanţă, sunt 930 de plăci.

Completul a acceptat argumentul și a dispus verificarea grabnică a afirmaţiei. Concluzia — șoferul văzuse triplu, în realitate erau doar 310 plăci. Drept care, legea și-a urmat cursul.

În marile orașe americane lupta contra alcoolului care îşi face de cap pe șosele capătă accente specifiice. „Tow a drunk” — „Remorcaţi-l pe beţiv” a devenit o întreprindere pe cât de eficientă, pe atât de rentabilă. În schimbul unei taxe destul de pipe rate, un depanator al firmei se deplasează la barul care a făcut comanda și îl înșfacă pe automobilistul beat criţă, înainte ca acesta să iasă din local pentru a se urca din nou la volanul mașinii sale. Cu depanatorul nu se duc tratative, el fiind ex-boxer profesionist sau luptător de catch. Nimic mai simplu pentru omul firmei să care chefliul pe bancheta auto mobilului, să-i scormonească prin acte după adresă și apoi să-l remorcheze până la domiciliu. Bineînţeles, costul întregii operaţiuni va lăsa un gol apreciabil în buzunarul celui care a „beneficiat” de serviciile firmei „Tow a drunk”.

Și în Statele Unite legea e lege cu cei care periclitează securitatea traficului rutier, purtându-și mahmureala spirtoasă de-a lungul autostrăzilor. Pentru cetăţeanul Harold Handley din New Haven, Connecticut, procesul a fost fără speranţă. Aburii whiskyului îl împiedicaseră să observe vitrina unui magazin și, în consecinţă, automobilul său poposise taman în raionul preparatelor culinare pentru câini și pisici.

Înainte de a pronunţa sentinţa, judecătorul l-a întrebat pe acuzat (simplă formalitate) dacă mai are ceva de adăugat în apărarea sa.

— Da, am de adăugat. Cele patru păhărele de whisky consumate nu mi-au putut face niciun rău, deoarece sunt rezistent la băutură. De vină este numai ţigara de foi, fumată după ce am băut.

— Bine, a râs judecătorul, atunci te condamn pentru conducere sub influenţa nicotinei!

Până și în Turcia, una din puţinele ţări unde legea circulaţiei nu prevedea sancţiuni pentru conducătorii auto surprinși la volan cu șpriţul în nas, poliţia practica un sistem redutabil. Cei găsiţi în culpă erau luaţi la bordul patrulei de circulaţie și depuși la vreo 40 de kilometri mai departe, într-un loc pustiu, în mijlocul naturii sălbatice. Vă închipuiţi ce simţea vinovatul odată revenit la luciditate, singur cuc pe fundalul unui peisaj necunoscut, fără dragul său automobil și, adeseori, fără nicio para în buzunar.

Primul lucru pe care-l făcea în asemenea împrejurări era să jure că se lasă de băutură. Și mulţi se ţineau de cuvânt; arareori s-au mai înregistrat recidiviști după acest eficient tratament poliţienesc.

În ultima vreme însă și turcii s-au aliniat la legile moderne ale circulaţiei rutiere. Au instituit amenzi și rezultatul e că starea de ebrietate la volan a proliferat din nou și acolo.

Explicaţia flagelului rezidă în îngâmfarea omului aflat la comenzile mașinii. El e convins că dacă toţi se îmbată cui după câteva păhărele, el e înzestrat cu puteri supranaturale. Că poate turna în gâtlejul lui vin, bere, ţuică, șampanie, ca în butoiul Danaidelor și — nimic. Își domină organismul mai ceva ca yoghinii, pe scurt, e un bărbat și jumătate. Unii șoferi îşi fac chiar un titlu de glorie din capacitatea cu care reușesc, chipurile, să-și ţină bolidul în frâu după o masă copioasă, stropită din belșug cu felurite băuturi tari.

După o petrecere între cunoscuţi l-am zărit pe unul din convivi îndreptându-se plin de ambiţie înspre automobilul său aflat afară, la marginea bor durii. Cum dăduse mai multe halbe peste cap cu o oră înainte, mi-am permis să observ:

— Silviule, ai băut bere! Sper că nu pleci cu mașina.

Amicul a făcut un semn dispreţuitor cu mâna.

— Asta e bere pentru unul ca mine? O singură halbă?

— Una! Dar miroși ca după trei pahare de coniac!

— Normal, mi-a șoptit complice stimabilul. Coniac am băut trei pahare.

Apoi s-a urcat, zmeu, la comenzile mașinii și, dibuind oarecum să nimerească banda de circulaţie convenabilă, s-a topit în noapte. Două străzi mai încolo a fost „mirosit” de un echipaj al miliţiei care l-a invitat respectuos să sufle în fiolă.

— Eu să suflu în jucăria asta? Da’ ce-s copil?

— Nu, sunteţi om în toată firea și dispozitivul acesta ne va spune imediat dacă v-aţi întrecut cu băutura.

Amicul a rostit cu adâncă mâhnire:

— Cunosc. M-am însurat deja cu un astfel de dispozitiv…

Două sunt dispozitivele de bază pe care agentul de circulaţie le opune șoferilor nesupuși la regulamentele convieţuirii pașnice pe șosele. Simpla evocare a celor două instrumente stârnește fiori de panică în coloanele conducătorilor auto: RADAR-ul și FIOLA. Primul este, cum am văzut, acul de cojoc rezervat vitezomanilor. Cea de a doua vine de hac cercheliţilor. Amândouă s-au aliat ca să împuţineze populaţia pe patru roţi mai ceva ca ravagiile făcute de Inchiziţie printre vrăjitoarele evului mediu.

Omenirea automobilistică luptă din răsputeri să găsească antidotul fiolei sau, cum mai este alintată popular — *bășică.* Unii șoferi cu mare vechime în serviciu recomandă o metodă, zice-se, garantată: când agentul te îmbie să sufli în balonașul acela de sticlă umplut cu un reactiv teribil, tu te faci că sufli, dar în realitate aspiri aerul. Eu unul însă n-am auzit ca micuţa stratagemă să fi păcălit vreodată organul de control. Nu cunosc pe nimeni capabil să inspire la infinit aerul, fără să-l dea odată și odată afară, respectiv în fiolă. Până la urmă coloraţia verde apare în toată splendoarea ei demascatoare și metoda aspiraţiei se dovedește un fiasco.

Alţi conducători auto opiniază că se pot obţine succese mai reprezentative cu

metoda parlamentară.

Adică să dai cu gura cât mai elocvent, în încercarea de a convinge agentul că e inutil să se mai deranjeze cu testul alcoolmetric. Totuși, nici prea multă elocinţă nu e bună; cine, băut fiind, abuzează de retorică, emană un damf caracteristic care anulează *de facto* frumuseţe de pledoarie.

Metoda parlamentară îmbunătăţită implică măsuri preventive de sugrumare în fașă a izului trădător.

Șoferii experimentaţi propun mestecarea de frunze verzi de diferite plante, frecatul dinţilor cu pastă Super-cristal, ingurgitarea bomboanelor cu mentă și multe altele. Toate acestea nu valorează însă doi bani fără respectarea riguroasă a principiului “Ferește-te de fiolă ca de drac”**.** Tergiversează, fentează, temporizează, evită cât poţi momentul ireparabil al suflatului în netrebnica substanţă chimică pe care ţi-o pune sub nas omul legii. Joacă abil comedia umilinţei, a modestiei. Dă impresia că ești un om fricos și neînsemnat:

— Eu să suflu aici, tovarășe miliţian? Vai de mine, dar îmi e cu neputinţă. Numai cum o văd, mi se taie respiraţia!

În cazul trist în care fortificaţiile ţaţe de apărare se prăbușesc una după alta, precum penibila linie Maginot în primul război mondial, când nu mai e nimic de făcut, când agentul de circulaţie se încruntă, nemulţumit…

— Aoleu, mai și mirosiţi a băutură!

…când tu susţii că n-ai băut decât apă, când el insistă sever să sufli în bășică, când ea capătă instantaneu temuta culoare prăzulie și când miliţianul triumfă…

— Ei, ce mai aveţi de spus?

…atunci nu mai ai în cartușiera argumentaţiei decât un ultim proiectil. Trage-l și pe acela, fie ce-o fi:

— Al naibii ospătar! auzi, să pună el ţuică în apă!

Vă asigur că sunt ateu convins încă de mic copil, dar minuni există și eu cred în ele. Cum altfel să interpretăm extraordinara salvare de ultimă clipă a unui conducător auto strâns cu ușa de poliţie pe o șosea din Austria și care se predase cu arme și bagaje recunoscând benevol că a băut o cantitate de alcool net superioară celei admise de lege. Meticulos, agentul și-a făcut totuși datoria cum scrie la regulament și i-a pus contravenientului fiola la gură.

Stupoare! Reactivul nu și-a schimbat nuanţa nici cu o iotă. Șoferul a fost pus să mai sufle o dată, de două ori, de zece ori. Nimic. În consecinţă, poliţistul a dedus că trebuie să-și orienteze investigaţia pe o altă pistă, mai exact în direcţia… barmanului care vânduse o băutură atât de diluată.

Astfel a rămas pe lume un șofer onorabil în plus și un barman șnapan în minus.

Prin contrast, vinurile produse pe seama podgorii lor dimprejurul orășelului francez Beaujolais nu sunt deloc diluate. Ele au devenit celebre în patria cocoșului galic. Orice francez care se respectă, intrând într-un bistrou de cartier, va pretinde să fie servit cu un *Beaujolais.* E de la sine înţeles că primii consumatori ai faimosului vin sunt chiar locuitorii orășelului cu pricina. Pietoni și șoferi autohtoni se cinstesc toată ziulica în cârciumile locale cu vinul rubiniu, culoare împrumutată rapid și de

nasurile tuturor bărbaţilor de prin partea locului.

Pietonii, treaba lor, dar conducătorii auto se războiesc permanent cu poliţia urbei, autoritate ce nu admite pe drumul public șoferi transformaţi în damigene ambulante. Situaţia devenise la un moment dat explozivă, jandarmii neacceptând să abdice de la principii, iar beaujolais-ii de la cultul lui Dionisos.

Problema a ajuns să fie dezbătută în plenul consiliului municipal, mai ales că primarul însuși recunoscuse la o întrunire publică: „Așa nu mai merge, concetăţeni!”

În cele din urmă o minte luminată a avansat soluţia aplanării conflictului — conducerea mașinilor să fie încredinţată nevestelor, care nu excelează în consumul de băuturi alcoolice. Raţiunea a triumfat și ideea s-a votat cu o majoritate convingătoare. Acum soţii îşi văd liniștiţi de băutură, soţiile șofează, iar jandarmeria raportează pe cale ierarhică despre linişte a publică restaurată pe străzile orășelului viticol Beaujolais. Până și jandarmul din Saint-Tropez ar avea motive să plesnească de invidie.

Din păcate, lecţia de înţelepciune dată de locuitorii acelei urbe franceze nu a avut ecouri pe alte meleaguri. Nărăviţii băuturii continuă să-și plimbe mahmureala pe autostrăzi. Iar dialoguri de felul aceluia la care am fost provocat într-o seară târzie și caldă de vară vor continua să se înfiripe și în viitor. Îmi amintesc scena, de parcă ar fi fost ieri.

Stăteam în lumina chioară a unui felinar electric și așteptam un autobuz care nu mai venea. Când de odată se apropie de mine, puţin cam nesigur de el, un chefliu ieșit din localul învecinat.

— Frate, mi se adresează individul, habar n-am pe unde mi-am parcat mașina… N-ai văzut cumva, pe aici, o Ladă verde?

— N-am văzut, zic. Dar cred că e mai bine să vă duceţi acasă cu autobuzul.

— Nu mai spune! Cum o să intre ditamai autobuzul în garajul meu?

Asemenea indivizi, care n-au simţ de răspundere nici cât un pinguin, îmi repugnă. De aceea, de câte ori aud că un conducător auto a izbutit să se lase de cumplita meteahnă a paharului, sufletul îmi exultă de bucurie. Auzisem această îmbucurătoare veste și despre vecinul meu de la etajul 5. L-am privit ca pe un supraom până în ziua când i-am văzut automobilul șerpuind cam suspect pe aleile cvartalului nostru. Cu prima ocazie l-am luat la rost:

— Tovarășe Plătărău, parcă spuneai că ai trecut ia abstinenţi, că nu mai bei deloc alcool…

— Așa e, vecine.

— Dar te-am văzut cu ochii mei cum conduceai mașina pe două cărări!

Plătărău mă privi consternat.

— Eu? Imposibil.

— Dom’le, nu bat câmpii, te-am văzut. Dumneata erai.

— Poate oi fi fost beat. Altfel, la mine nu există conduc pe două cărări.

Mare lucru și abstinenţa, nu credeţi?

Agentul de circulaţie cu şi fără mănuşi

Zi și noapte, la intersecţie, el veghează. Îl recunoaştem de departe după frapanta lui uniformă albastră. Facem tot posibilul să-l recunoaştem de departe. Să ne corectăm atitudinea, viteza, banda de circulaţie, semnalizarea, totul, în funcţie de prezenţa lui acolo, la colţul străzii. Dacă nu-l recunoaştem de departe, ne-am ars. Dumnealui ne face un semn imperativ, să tragem automobilul vinovat pe dreapta.

Cu pași măsura şi, tacticoși, de om al legii copleșit de însemnătatea răspunderii sale sociale, se apropie.

Duce la chipiu o mână înmănușată, vai, acele mănuși albe, strălucitoare, cum am fost atât de orbi să nu le vedem la timp!

— Actele mașinii și carnetul de conducere, vă rog!

Ne fâstâcim, ne pierdem cu totul, bâjbâim după actele solicitate. Membrele noastre, numite superioare, manifestă o rușinoasă inferioritate. După căutări dezordonate prin tot felul de locuri absurde, în sfârșit, găsim documentele exact în buzunarul de la piept al hainei. Le întindem celor două mănuși albe care încep să le răsfoiască meticulos, analitic.

— Mda… Spuneţi-mi, chiar n-aţi văzut lumina roșie a semaforului?

— Ba da, stopul l-am văzut eu… Pe dumneavoastră însă nu vă văzusem!

Pe deplin edificat, agentul de circulaţie îşi scoate mănușile, trăgându-le încet de degete, unul câte unul.

Este indiciul cel mai sigur că urmează să ne dreseze o amendă corespunzătoare. Când un agent de circulaţie s-a hotărât în forul său intim să sancţioneze contravenţia, mănușile, semn exterior al politeţii, devin cu totul de prisos. Cu buimacii carosabilului nu te porţi cu mănuși. Îi execuţi, ca să-i usture și să ţină minte. Să nareze fiilor lor și fiilor fiilor lor cum au încălcat ei odată, demult,

regulamentul circulaţiei și cum miliţianul, omul sever dar drept al legii, și-a făcut prompt datoria cu care a fost în vestit.

Mi s-a întâmplat adeseori să fiu prin preajmă atunci când, după ce a constatat erezia rutieră și a obligat ereticul să oprească la trotuar, agentul de circulaţie și-a scos mănușile. Un gest cu măreţie de simbol, dar care, în fond, nu înseamnă nimic altceva decât că nu se poate scrie ca lumea un proces de contravenţie, cu stiloul în mănuși. Mâna trebuie să fie liberă, ușoară, să aștearnă pe hârtie suma de plată cu o veselă sprinteneală. Am observat acest ritual cu interes și curiozitate nedisimulate. Nu mă jenez să afirm că nu mă deosebesc prin nimic de masa pietonilor. Sunt adică un gură-cască desăvârșit.

Astfel, într-o luni după amiază, la ora 18,37 precis, pe strada Măntuleasa, timpanele mi-au găzduit următoarele replici, venite dinspre un autoturism ce staţiona la câţiva pași de mine:

Miliţianul — De ce circulaţi șase persoane în auto mobil? N-a veţi voie.

Capul familiei — De fapt suntem numai 5. Bunica e absentă.

Miliţianul — Cum absentă? Eu o văd că este.

Capul familiei — E absentă. N-o interesează nimic din ce se petrece în jur.

Fiind absentă, bunica a rămas impasibilă la gestul miliţianului de a-și scoate mănușile etc. etc…

Altă dată, pe când îmi conduceam câinele spre intrarea parcului Moghioroș din Drumul Taberei…(Deschid aici o paranteză și vă declar că dacă la intrarea în parc ar exista o tăbliţă avertizoare pe care să scrie: „Intrarea câinilor în parc strict inter zisă. Contravenienţii vor fi amendaţi pe loc”, atunci ori aș căuta alt parc, ori mi-aș vinde câinele.) …constat deodată la nobilul meu patruped ciudate semne de neliniște.

Cum se știe, animalele au un acut simţ al primejdiei, motiv pentru care am devenit imediat atent la tot ce se petrecea jur-împrejur. Câinele nu se înșela. Pericolul era acolo, real, reprezentat de un autoturism care tocmai vira la stânga în uriașa intersecţie Drumul Taberei colţ cu bulevardul Moghioroș.

Am văzut multe autoturisme virând la stânga în acea intersecţie, însă niciunul nu dezorganizase atât de frenetic coloanele de autovehicule angajate în traversare. Pur și simplu dădea impresia unui anarhist al traficului. Fluierul agentului de circulaţie a răsunat ca un act de justiţie. Mașina incriminată a avut o tresărire vizibilă, apoi ceva semănând cu un moment de nehotărâre și, în cele din urmă, și-a încheiat lin virajul la bordura trotuarului, chiar sub nasul câinelui meu.

Ah, și ce tânără sport, blondă și încântătoare se distingea în faţa volanului rebel… Să fi fost eu miliţian, o zi întreagă i-aș fi făcut morală, numai s-o pot admira cât mai mult timp.

Dar adevăratul miliţian este insensibil la farmecele feminine, cel puţin câtă vreme se află în exerciţiul funcţiunii. Omul în uniformă albastră sosit la faţa locului nu făcea excepţie de la regulă.

— Bună ziua. Vă rog să prezentaţi actele mașinii.

Bănuiesc că știţi de ce v-am oprit…

— Nu-mi spuneţi! Lăsaţi-mă să ghicesc singură!

O pereche de gene blonde se plecau diafan peste ochișorii serafici. Figura însămânţată cu pistrui a tinerei exprima o romantică meditaţie. Încă o dată, am regretat profund că nu mă făcusem agent de circulaţie. Presupun că în mintea câinelui meu înfloreau idei și regrete asemănătoare…

Dar secundele treceau și adorabila junǎ întârzia cu găsirea răspunsului. Miliţianul rupse vraja, enumerând pe un ton profesional culpele săvârșite:

— Aţi intrat pe roșu în intersecţie, virând la stânga de pe banda I, fără să semnalizaţi. Aţi provocat o adevărată derută printre vehiculele care traversau, corect, pe culoarea verde. Vă rog deci să-mi prezentaţi actele.

Fata și-a mijit și mai tare ochișorii de o poezie inefabilă.

— Fiţi așa de amabil și căutaţi-le aici, în poșetă.

Știţi, eu fără ochelari nu prea văd…

Instinctiv mi-am aruncat privirea asupra mănuși lor albe ale miliţianului. Mănușa dreaptă începuse să tragă hotărât de arătătorul mănușii stângi.

Am întors spatele scenei și trăgând de lesă am pătruns în parc, revoltat la culme de propria mea naivitate. Auzi, să mă las eu înduioșat de doi ochi atât de miopi, atât de… oftalmologiei! mai bine că nu m-am făcut miliţian. Ar fi râs și curcile pe tema slăbiciunilor mele omenești.

Ca să fiu scriitor, fie și umorist, sunt nevoit nu o dată să mă identific cu personajele cărţii mele, să mă întreb ce-ar gândi, ce-ar simţi ele în cutare sau cutare situaţie. Când un automobilist e amendat la colţul străzii, e clar ce gândește și ce simte el.

El gândește că a avut ghinion, că n-a fost îndeajuns de circumspect și de aceea a intrat direct în gura lupului. Rareori mi-a fost dat să-l aud pe vreunul făcându-și sincere procese de conștiinţă că a greșit, că a periclitat securitatea străzii, că deci a fost un băiat rău. Ce simte un automobilist când agentul de circulaţie îșI scoate mănușile? Și asta e clar. Simte că-l ia cu călduri, iar abacul creierului său inaugurează un calcul rapid: am atâţia și atâţia lei în buzunar de o parte urmează să mă despart, deci cât mai rămâne?

— Actele dumneavoastră, vă rog.

Frază de rutină, prevestitoare de nenoroc.

— Aţi mers în localitate cu 82 de kilometri pe oră.

Privire rugătoare, cu iradieri de speranţă timidă.

Poate că nu e chiar adevărat, poate e numai un vis urât.

— Cum, au fost chiar 82?

— Exact.

Ruga rămâne, speranţa se stinge.

— Asta… în lei, cât vine?

Urmează o cifră, abacul mintal socotește diferenţa, proiectele se adaptează noilor realităţi financiare.

Cam asta gândește și simte un șofer contravenient adus la ordine. Dar eu, ca scriitor, sunt obligat să redau și ce gândește și ce simte miliţianul. Cum trebuie el

să-și păstreze luciditatea în faţa tuturor gogomăniilor prin care unii conducători auto încearcă să-și salveze pielea… portofelului.

Să zicem, totuși, că eu sunt agent de circulaţie.

Îl văd pe automobilistul X cum vâslește împotriva curentului într-o piaţă cu sens giratoriu, îl opresc la trotuar, îl întreb de ce nu respectă sensul gira toriu și el îmi răspunde:

— Deviza mea, tovarășe miliţian, este să circul cu o exactitate de ceasornic. Sunteţi de părere că deviza e eronată?

— Nu, deviza mi se pare lăudabilă, zic eu, mușcând momeala. Dar…

— Ei, vedeţi că suntem de aceeași părere? Sensul acelor de ceasornic este invers sensului giratoriu.

Ce trebuie să fac eu atunci? Să râd, arătându-mă un fin degustător de spirite? Să mă supăr, jignit de tentativa individului de a mă prosti în faţă? Să fiu comprehensiv (omul are număr de provincie, poate acolo, în orășelul lui, n-a văzut niciodată sensuri giratorii), să fiu amabil, tăios, băţos, glumeţ, cum să fiu? Ia mai bine să nu-mi fac eu atâtea probleme și să-mi scot frumușel mănușile… *La lege e uguale per tutti,* cum am auzit că se intitula un film italian cu mafioţi.

Sau mă transpun într-o altă situaţie. Cea a poliţistului pe motocicletă care patrula pe o șosea din statul american Oregon. Recapitulez datele problemei, așa cum a procedat și agentul respectiv. Deci: tipul acela cu Chryslerul roșu gonea pe autostradă cu 60 de mile pe oră. Legal? Legal. La un moment dat, poooc, îi plesnește un pneu, mașina părăsește șoseaua, descrie un viraj curios, străbate vertiginos cei câţiva metri până la o baltă aflată în imediata apropiere și pleoooosc, se afundă pe trei sferturi în apă, între trestii și mătasea broaștei.

Acestea sunt faptele. Ce atitudine voi lua eu, poliţistul? Automobilul n-a accidentat pe nimeni, nu a produs pagube materiale pe care să le reclame ci ne va nu a încălcat nicio prevedere a legii circulaţiei. Accidentul nu s-a datorat unei greșeli de conducere și, dacă un șofer dorește să iasă din autostradă printr-un loc în care nu există interdicţii, treaba lui. Așadar, totul e OK, pot să-mi văd de patrulare mai departe.

Ei, vedeţi, de aia nu sunt eu bun agent de circulaţie. Veritabilul poliţist al statului Oregon, fără să ezite, și-a îndemnat motocicleta spre malul bălţii și i-a strigat cu voce fermă șoferului intrat la apă:

— Vă rog să ieșiţi imediat din mașină și să veniţi la mal. Sunt nevoit să vă amendez pentru scăldat într-un loc nepermis.

Cel din baltă a încercat să o scalde, dar până la urmă tot a plătit amenda.

Analele circulaţiei înregistrează și alte amenzi pe motive oarecum neobișnuite. Un tribunal din orașul francez Nancy l-a declarat bun de plată cu suma de 800 de franci pe un conducător auto, sub acuzaţia că, trecând cu mașina sa pe lângă un post de control rutier, a scos limba la poliţist. Inculpatul a încercat să se apere, susţinând că nu a făcut decât să-și umezească buzele cu limba. Nu l-a crezut nimeni.

Tot în Franţa, un automobilist ce conducea o mașină de tip interbelic a fost oprit

pe o șosea din Normandia de către un jandarm pe bicicletă.

— Sunteţi contravenient, domnule — susţinu reprezentantul ordinii publice. Vă voi amenda pentru exces de viteză.

— Eu? — protestă celălalt. Dar mașina mea e o rablă. Nici nu poate prinde mai mult de 40 pe oră.

— Ce-mi pasă, insistă agentul încăpăţânat, eu v-am spus că sunteţi contravenient și o să plătiţi amenda.

— Asta-i bună, se înfurie de-a binelea automobilistul. Uită-te și dumneata la alte mașini, cu ce viteze merg! Citroënul acela, de exemplu… Fuge cu peste 100!

— Nu zic nu, aprobă jandarmul. Dar Citroënul acela nu-l pot ajunge cu bicicleta mea. Pe dumneata însă pot.

Dacă mai există nevinovaţi care plătesc oalele sparte de alţii, se cunosc și cazuri în care vinovăţii dovediţi se bucură de clemenţă. Poliţia are și ea accese de umanism. Cum să-i fluturi în faţă carnetul de amenzi lui Harry McDonell care, la cei 102 ani ai săi, era cel mai vârstnic automobilist al Statelor Unite ale Americii. La această etate de invidiat longevivul a făptuit prima — și ultima — abatere de la legea circulaţiei din viaţa lui: a circulat noaptea cu un far stins. Poliţistul care l-a reperat, un flăcău tinerel și solid din Louisiana, a dat buzna, fiind în exerciţiul funcţiunii, ca să-l pedepsească necruţător pe contravenient. Dar, după ce și-a scos mănușile și a studiat niţel actele lui Mr. McDonell, i le-a restituit îmblânzit bătrânului conducător auto:

— Mă declar minor, faţă de vechimea dumneavoastră la volan. Vă rog să nu mi-o luaţi în nume de rău, dar v-aș sugera să vă reparaţi farul. Mergeţi cu bine, sunt măgulit că am avut ocazia să vă cunosc.

De altfel, stilul reverenţios se poartă, oricât ar părea de bizar. „Vă mulţumim și vă rugăm să ne mai onoraţi” se află scris pe chitanţele de amendă oferite cu largheţe de poliţia rutieră din Chicago. Cui îi mai dă mâna…

Asiaticii sunt și ei adevăraţi campioni ai politeţii ceremonioase. Și, cu toate acestea, japonezii sunt de părere că, oricât de elegant ar fi redactată, o amendă rămâne totuși o amendă. Ea nu e de natură să-l facă mai simpatic pe agentul de circulaţie care o dispune. Conform teoriei lor, șoferii trebuie educaţi, determinaţi să-l scutească pe poliţist de neplăcuta îndatorire de a aplica sancţiuni.

În teorie intenţia e frumoasă, dar cum să o traduci în viaţă?

Foarte simplu. Agenţii trebuie să fie atât de numeroşi, atât de peste tot și pretutindeni, încât conducătorii auto să fie pătrunși de credinţa că nu pot încălca legea circulaţiei nicăieri și niciodată, fără să fie observaţi și trași la răspundere.

De unde însă atâţia poliţiști?

De pe banda rulantă a industriei, a venit răspunsul unui creier inventiv. Vom fabrica poliţiști de material plastic, poliţiști sintetici cu miile, absolut identici cu cei în came și oase. În mărime naturală, pictaţi cu realism, mai autentici decât confraţii lor vii.

Și astfel a intrat în funcţiune fabrica de poliţiști artificiali, iar producţia ei inundă literalmente șose lele nipone. Astăzi, din patruzeci de agenţi întâlniţi pe drumurile

publice ale arhipelagului, numai unul este viu și natural, dar, neștiind cu precizie care anume este acela, automobiliștii japonezi sau cu minţit nevoie mare, nedorind să riște confuzii regretabile și păgubitoare. Poliţiștii-sperietori din plastic par a fi ideali, rezistenţi la ploaie și la îngheţ, ne obosiţi 24 de ore din 24 și dispuși să-și facă datoria fără nicio pretenţie la leafă.

Concepţia despre agentul de circulaţie ideal diferă de la ţară la ţară. Pentru desăvârșirea poliţiștilor din Argentina au văzut lumina binefăcătoare a tiparului „Instrucţiunile agentului de circulaţie ideal". Bazată pe o profundă cunoaștere a meandrelor sufletului omenesc, broșura cuprinde o mulţime de pasaje pil duitoare, din care vă redăm unul, culme a fineţii analitice:

„Un automobilist care nu depășește niciodată viteza permisă, care frânează precis la fiecare intersecţie, conform regulamentului, și oprește imediat la roșu, este din capul locului suspect. Ori nu are carnet, ori a furat mașina".

Să deducem de aici că poliţia argentiniană îi purică amănunţit pe toţi conducătorii auto aflaţi în perfectă ordine, lăsându-i în voia lor pe cei care comit diferite delicte de circulaţie? Ce nu face omul, ca să se apropie de ideal…

Să trecem peste acest caz excepţional de căutare a absolutului în profesiune. Regula generală o formează marea masă a agenţilor de circulaţie neideali care îi fac scăpaţi pe inocenţii șoselelor, dar îi sancţionează prompt pe șoferii căzuţi în greșeală.

— I-am întocmit acte de trimitere în judecată, zice poliţistul I către poliţistul al II-lea. De când sunt, n-am mai pomenit așa ceva. Auzi, să intre cu mașina în restaurant! Și încă prin zid!

— Extraordinar! Dar ce, n-avea ochi?

— Ochi avea. N-avea însă permis de conducere.

Poate că în Argentina automobilistul care trece prin zid ar fi fost decretat șoferul ideal. În alte părţi însă șansele lui de a fi glorificat sunt practic nule.

Cine mașina ce-o are nu știe conduce.
Pentru amenzi, mâna la pungă mereu el şi-o duce.

…ar fi spus în metru antic ilustrissimul Homer, dacă l-ar fi preocupat cât de cât fenomenul automobilistic.

În vorbirea modernă nu se face uz de hexametri; adevărul etern din versurile de mai sus îşi găsește actualizarea într-o elegantă formă aforistică:

Automobiliști.
Dacă vă e frig — deschideţi radiatorul.
Dacă vă e cald — deschideţi geamul.
Dacă e aglomeraţie pe stradă — deschideţi ochii.
Dacă inculcaţi regulile de circulaţie — deschideţi punga.

Sau același lucru exprimat încă și mai plastic, adică scurt și cuprinzător, în

dialogul receptat de subsemnatul la poștă, pe când îmi așteptam rândul la plata abonamentului telefonic pe luna septembrie:

— Pe mine telefonul nu mă costă cine știe ce.

— Nici pe mine.

— Pe mine cel mai mult mă costă întreţinerea mașinii.

— Pe mine contravenţiile.

Această ultimă mărturisire ar fi putut fi foarte bine făcută și de domnul Étienne Hoffe din Basel, probabil singurul pământean care a fost amendat de 187 de ori pentru unul și același lucru: și-a uitat cheia în portiera mașinii. În Elveţia fiinţează o prevedere a regulamentului de circulaţie conform căreia părăsirea automobilului fără a scoate cheia din portieră reprezintă o contravenţie, întrucât încurajează furturile de mașini. Împotriva automobiliștilor distraţi poliţia federală luptă prin așa-numitul sistem „Cheia de carton contra furtului”.

Cum vine asta?

Vine așa — agentul de circulaţie constatator extrage cheia veritabilă din broasca portierei și în schimbul ei aplică pe parbrizul mașinii o cheie de carton pe care scrie, printre altele: „Socotiţi-vă norocos că nu a trecut un hoţ pe lângă automobilul dumneavoastră”. În baza achitării unei piperate amenzi, cheia veritabilă e retrocedată șoferului uituc.

După ce a trecut, cum spuneam, de 187 de ori prin acest tratament de descurajare, domnul Étienne Hoffe, distrat incorigibil, a renunţat definitiv la mașină și și-a cumpărat bicicletă pliantă, spre adâncul regret al poliţiei din Basel, care îl trecuse la capitolul plătitori pe viaţă.

Nu peste tot pârghia amenzilor se consideră a fi cea mai indicată. La sediul poliţiei din orașul vest-german Flensburg se cântă cu precădere șlagărul

„Banii n-aduc fericirea”. Aici s-a luat iniţiativa ca amenzile să nu mai fie plătite în mărci, ci în ore de seminarizare din codul rutier. Cumplită pedeapsă!

Numărul recidiviștilor la legea circulaţiei a scăzut vertiginos…

De unde se vede că dictonul „omul cât trăiește învaţă” nu se sprijină întotdeauna pe date statistice atotcuprinzătoare!

Ne apropiem de finalul acestui capitol dedicat figurii agentului de circulaţie, mănușilor, problemelor și activităţii sale. A venit clipa să ne punem întrebarea: e de invidiat acest om? El, figura centrală a drumului public, este într-adevăr semizeul temut și respectat, la al cărui semn eșaloanele motorizate paralizează și la a cărui vorbă inimile bat mai vârtos în piept ritmul tahicardiilor?

Și da și nu.

Omul ce aplică legea pe drumul public are și el limitele sale, clipele sale de neputinţă, micile sale îndoieli existenţiale.

Poate cel mai bine îşi dau seama de asta poliţiștii din Detroit, capitala statului Michigan, considerat fieful automobilului american. Traficul rutier este acolo atât de aglomerat și de nervos, autovehiculele atât de numeroase și de impertinente, încât înghesuiala aceea ca de sardele în conservă nu cunoaşte momente de răgaz. Există însă și excepţii: ambuteliajul sau gâtuirea de circulaţie. Agenţii rutieri, cu

nervii întinși la refuz, aleargă de colo-colo, având în permanenţă motive consistente să-și iasă din pepeni. Pricină din care șeful poliţiei statului Michigan personal, cu mâna lui, a semnat o ordonanţă care prevede:

„Este strict interzis agenţilor de poliţie să folosească la descurcarea ambuteiajelor arme de foc pentru intimidarea automobiliștilor”.

Strict autentic!

Greu e să fii poliţist la Detroit!

Eu cunosc însă o categorie de oameni care privesc la agenţii de circulaţie cu nemărginită invidie și ar da oricât să fie, măcar pentru un minut, în pielea lor. Am înţeles asta foarte bine auzindu-l odată pe un sărman autostopist, plin de praf și bătut de soare și de vânturi, spunând cu obidă unui miliţian, în numele tuturor autostopiștilor lumii:

— Te-ai născut cu stea în frunte, tovarășe! La dumneata, cum le faci semn, toate mașinile se opresc!

În jurul unui carambol

Englezii, mari amatori de priorităţi în toate domeniile, ar fi măguliţi ca întreaga suflare terestră să admită punctul lor de vedere, anume că primul accident auto a avut loc pe pământ britanic. S-ar fi petrecut acest fericit eveniment în anul 1801, când constructorul englez Trevithick, încercându-și trăsurica lui cu abur la o viteză de 8 mile pe oră, a pierdut controlul volanului și a năruit un gard de cărămidă.

Neavând acte doveditoare pentru această întâietate, ci doar vagi amintiri și relatări apocrife, britanicii se mulţumesc și cu anul 1896 când, după cum atestă rapoarte de astă dată oficiale, la Londra au fost înregistrate de autorităţi primele două accidente de circulaţie recunoscute pe plan mondial. Tot e ceva…

Automobilul a învăţat repede drumul cel mai scurt către pietoni. La cumpăna dintre fostul și actualul secol întâile namile motorizate secerau binișor în rândul

populaţiei din Statele Unite. Beţia vitezei, mă rog, la posibilităţile de atunci, începuse să se manifeste. Alarmate de noile realităţi, autorităţile câtorva state americane au și votat în anul 1900 legi care îl obligau pe fiecare conducător auto să publice în ziare un anunţ — cu 10 zile înaintea plimbării cu mașina — indicând itinerarul detaliat pe care avea de gând să-l urmeze.

Astăzi automobilele au împânzit planeta, ziare există berechet, dar bunul obicei înfiripat la începutul veacului a fost dat uitării. Tamponările, carambolurile și accidentele se simt în societatea contemporană ca la ele acasă.

Un sensibil cântăreţ de muzică ușoară din Franţa, Michel Sardou, inspirat de numeroasele accidente rutiere petrecute pe șoselele ţării sale, a compus o melodie intitulată chiar *„Accidentul 11.* Textul cântecului este atât de sugestiv încât conducătorii auto, auzind melodia, ridică instinctiv piciorul de pe accelerator.

Dar un șlagăr astăzi e și mâine nu-i, cu o floare muzicală nu se face primăvară pe drumurile publice.

Iar după ce și floarea asta s-a ofilit, caruselul coliziunilor rutiere reintră în deplinele sale drepturi.

De ce? de ce? de ce?

Iată o întrebare care ne obsedează pe toţi, indi ferent că ne deplasăm pe patru roţi sau pe două picioare. De ce sunt mai multe accidente pe șosea decât pe calea ferată — și-a chestionat abonaţii televiziunea din Danemarca. Cel mai înţelept răspuns a sosit telefonic din partea unui… mecanic de locomotivă, personaj implicat direct în ecuaţia propusă.

— Din două motive, a explicat vocea de la telefon. În primul rând, pentru că nicio locomotivă nu încearcă s-o depășească pe alta și, în al doilea rând, cine a mai pomenit un mecanic care să-l sărute în timpul mersului pe fochist?

Mă văd obligat să întrerup puţin aspectele teoretice la care mă refer, deoarece chiar în acest moment am auzit o bubuitură puternică jos în stradă.

Trebuie să cobor să văd ce s-a întâmplat…

Bineînţeles, un accident de circulaţie în faţa magazinului *Legume și fructe.* O mașină a frânat brusc pentru a feri un copil, care fugea după o minge, din spate a venit altul tare și… portbagajul a fost făcut surcele. Culmea e că tot cel din spate vocifera mai abitir:

— Ce naiba, nu puteţi fi mai atenţi? Eşti al patrulea de care mă ciocnesc astăzi!

Apoi, tot el, pentru mai multă exactitate:

— Pardon, adică de fapt al treilea. Cu Moskvici-ul ăla grena m-am tamponat de două ori.

Tot e bine că individul își alege ca punct de oprire automobilele din faţa lui. Alţii au o adevărată predilecţie pentru bicicliști, fiinţe fragile și lipsite de apărare, pradă sigură. Un văr de-al meu dinspre partea mamei, biciclist consecvent, a fost odată râs turnat în fapt de seară de către un șofer buimac, care nici măcar n-a catadicsit să se oprească. Vărul, băiat ambiţios, născut și crescut la ţară, a făcut legământ cu el însuși să nu economisească timp și energie de pedalare până când nu-l va găsi pe agresor. A colindat două zile tot Vasluiul — scena respectivului eveniment rutier

— a trecut în revistă stradă cu stradă, ogradă cu ogradă, până a dat de mașina căutată. A mai pândit acolo vreo trei ore și, în cele din urmă, l-a văzut pe omul lui apropiindu-se de portieră cu cheile în mână. Atunci tot sângele i s-a suit la cap și s-a năpustit pentru secvenţa confruntării:

— Nu mă recunoști, hai?

Conducătorul auto a îngheţat. Credea că are în faţă vreun nebun care umblă slobod. A îngăimat prudent:

— Nnnuuu… Cine sunteţi?

— Cine sunt? Sunt persoana pe care ai doborât-o alaltăieri de pe bicicletă.

Un suspin de ușurare și-a luat zborul din pieptul șoferului.

— Păi ziceţi așa! Și care din ele sunteţi, că au fost mai multe. Poate sunteţi bun să-mi reamintiţi și ora…

Străvechea antipatie arătată de automobil bicicle tei are cauze complexe. Nimeni până la mine nu s-a încumetat să opereze analitic până în cele mai ascunse întunecimi ale desișului lor. Eu însă nu mă las deloc inhibat de aspectele dificile ale problemelor. Oricum, cineva tot trebuia să înceapă odată.

Am descoperit aşadar mai întâi că automobilul consideră bicicleta un fel de hibrid nereușit între două picioare și patru roţi sau cam așa ceva… Ce fel de vehicul va fi acesta, atât de străveziu și instabil, slăbănog ca un ţânţar și șovăielnic ca o curcă beată?

Și ce perfidă e bicicleta! Se preface că merge lipită de marginea drumului, iar când tu, automobil, te apropii încrezător, fredonând din motor o melodie veselă de drumeţie, dumneaei ţâșnește ca un iepure drept înaintea radiatorului.

— De ce n-aţi claxonat, când aţi văzut că victima avea intenţia să vireze spre stânga, strigă la tine un miliţian răsărit nu se știe de unde.

— Ca să n-o sperii!

Toate astea ar fi cât de cât suportabile, dacă bicicleta n-ar suferi de cel mai îngrozitor păcat dintre cele inventariate până acum — păcatul trufiei.

Aerele ei de arogantă superioritate, de când cu criza carburanţilor, te împing pur și simplu spre manifestări neurastenice. Dacă trece pe lângă un auto mobil aflat în legitimă pană de benzină, numai ce o auzi ţipând strident din lanţurile și pinioanele ei blestemate: „Eu sunt viitorul, eu sunt viitorul!”

Scandaloasă figură, bicicleta.

Iată de ce vom mai afla ani de-a rândul că pe un știu care caldarâm al lumii, iar și iar, o mașină s-a răzbunat făcând piftie o bicicletă. Coarda întinsă prea mult se rupe.

Până și o tinerică abia ieșită de pe băncile școlii de șoferi amatori, imediat ce s-a văzut pe șosele, și-a căutat cu înverșunare biciclistul. L-a găsit rela tiv lesne și l-a aruncat din șa cât colo. Consecinţele accidentului se limitează la o roată îndoită în 8 și câteva zdrelituri. Observând în preajmă un trecător, împricinaţii i se adresează într-un glas:

— Vă rugăm să ne fiţi martor!

Pietonul se holbează, consternat:

— Cum așa? Doar n-o să vă căsătoriţi pentru nimica toată!

Cele mai multe accidente de circulaţie rămân însă o problemă internă a sferei automobilistice. Pesemne că e satisfăcută un fel de mândrie de castă, atunci când două mașini se pocnesc între ele. E ceva ca o confruntare între parteneri egali.

În orășelul norvegian Bearkey, situat pe o insulă a arhipelagului Vesteralen, existau acum 20 de ani un singur autocamion și un unic autoturism. Nu s-au lăsat până nu s-au ciocnit, ca doi cocoși într-un ring de luptă.

O întâmplare similară s-a petrecut și la Sulina, oraș izolat în Delta Dunării, spre care nu există arteră rutieră. Au fost aduse acolo pe calea apei două autocamionete pentru transport local. Un timp au convieţuit pașnic, dar, în cele din urmă, probabil din plictiseală, trosc, s-au tamponat pe strada mare a localităţii.

Cine crede că marile aglomeraţii de autovehicule sunt cauza principală a coliziunilor dintre ele, se cam pripește cu interpretarea. Sunt suficiente și două mașini pe mia de mile pătrate, pentru a se ajunge la același rezultat.

Când se tamponează două automobile, aţa se rupe acolo unde e mai slabă. Tocmai de aceea am fost foarte contrariat văzând odată o limuzină zdravănă făcută armonică pe o stradă bucureșteană. Sincer intrigat, l-am întrebat pe păgubaș:

— Vai, dar cum a fost posibil să faceţi zob limuzina asta splendidă?

— N-am nicio vină. A dat peste mine un ne norocit de Trabant.

— Nu, zău? De câte ori?

Firea mea milostivă se lasă impresionată, mai ales, de tamponările automobilelor pricăjite, cu consum modest. Proprietarii lor au strâns insistent cureaua până să le cumpere și nu e greu să-ţi închipui ce e în sufletul lor, când și le văd martelate. Pur și simplu, când e să se întâmple, nu le vine să creadă.

Uite, Costel. Vine obosit de la serviciu. N-a avut o zi prea grozavă. Șeful l-a criticat pentru întârzieri în predarea lucrărilor, pompierul instituţiei l-a sur prins făcându-și cafea la priza statului și i-a confiscat termoplonjorul, în autobuz și-a pierdut un nasture la înghesuială și, colac peste pupăză, nevasta îl întâmpină acasă cu o figură prevestitoare de nenorocire:

— Ce e, dragă?

Tăcere.

— Jenico, tu îmi ascunzi ceva. Ce s-a întâmplat?

— Știi… Tudorică… I-ai împrumutat mașina…

— Ei, ce-i cu el?

— A intrat într-un stâlp.

Costel pălește.

— Tu… glumești sau vorbești serios?

— Vorbesc foarte serios.

— Norocul tău. Nu-mi plac asemenea glume.

Sau cum să nu plângi de necazul familiei Vârtosu, de la scara C, etaj 4, apartament 95. În seara aceea calmă de vară se împlineau exact 28 de ani de la constituirea familiei Vârtosu, urmare a „da”-ului rostit cu emoţie în faţa ofiţerului stării civile de către cei doi soţi Vârtosu. Fericirea familiei s-a constituit vârtos,

treaptă cu treaptă. Un apartament proprietate personală, un adorabil băiat proprietate personală, ajuns la minunata vârstă de 24 de ani și 3 luni, și un autoturism proprietate personală, marca Dacia, luat în rate și actualmente achitat în proporţie de 5 optimi.

Soţii Vârtosu, aşezaţi în jurul mesei festive, aşteaptă sosirea fiului, pentru a ciocni cu toţii un păhărel de Cabernet bulgăresc, în cinstea aniversării.

Vârtosu junior întârzie. Timpul trece, pendula bate de opt seara, pe urmă de opt și jumătate, ca într-un film de Fellini. În fine, tânărul îşi face apariţia, cu oarecari șovăieli în comportament:

— La mulţi ani, mamă și tată…

— Lasă asta, clamează Vârtosu senior. Unde mi-ai umblat până acum, stimabile?

— Păi… am fost până la Breaza și înapoi.

— Aha. Și ai dus mașina în garaj?

— Parţial…

Total a fost în schimb accidentul memorabil pe care l-am păstrat *pour la bonne-bouche,* în acest hazliu capitol al prăpădurilor auto. Dacă primul accident atestat istoricește a fost opera englezilor, cel mai costisitor carambol din agitata istorie a mașini lor este o superbă realizare franceză: străvechea rivalitate franco-britanică marchează puncte de ambele părţi ale Canalului Mânecii.

Iată circumstanţele în care s-a produs această capodoperă:

Ploua cu găleata.

O mașină Citroën derapează în curba unui pasaj le nivel.

Cade pe linia ferată, imobilizându-se între șine.

Șoferul împinge, trage, nimic.

Fuge de-a lungul șoselei să găsească un telefon public.

Dinspre localitatea Bar-le-Duc se apropie un tren de marfă electric.

Vine cu 100 de kilometri pe oră.

Vine, vine, intră în pasajul denivelat, se anga jează în curbă.

În faţă, pe linie, un automobil.

E prea târziu. Poc!!!

Și acum urmează clou-ul chestiunii. Citroënul, catâr, se ţine tare și rezultatul e că deraiază trenul.

Tragem linie și socotim, așa cum au făcut și economiștii francezi:

O mașină distrusă.

La fel o locomotivă electrică ultimul tip.

21 de vagoane de marfă făcute ţăndări.

O porţiune de cale ferată ruptă.

Doi stâlpi de înaltă tensiune doborâţi.

Reţeaua electrică tăiată.

Circulaţia feroviară blocată 36 de ore.

Total: 30.000.000 franci…

…adică preţul a 5.000 de mașini de tipul celei care a provocat dandanaua. Și

un excelent prilej pentru serviciul de publicitate Citroën, să adopte reclama:

Mai tare ca trenul,
în orice împrejurare…
CITROËN!!!

Invitaţie la salonul… auto

Urmând destinul marilor îndrăgostiţi din panteonul literaturii, omul și mașina, odată ce s-au cunoscut, plăcut și luat, nu se mai despart decât în cazuri excepţionale. Trebuie ca avalanșe de forţe potrivnice să se prăvălească peste armonia fericitului cuplu, pentru ca drumurile conducătorului auto și ale auto mobilului său să se despartă, fie și numai temporar.

Atunci omul de la volan pleacă, mai bine zis e dus să-și refacă fizicul la cel mai apropiat spital, iar mașina, draga de ea, pleacă, mai bine zis e remorcată către spitalul mașinilor, îndeobște cunoscut sub denumirea de atelier pentru reparaţii auto.

Emoţionantă despărţire!

Dar depărtarea așternută silnic între cei doi amorezi nu face decât să sporească dorul pătimaș și speranţa neostoită a revederii. Cârpiţi, renovaţi, recticicaţi de mâinile dibace ale specialiștilor, șoferul și bolidul se vor regăsi într-o zi pe drumul public, gata din nou să cucerească universul cu iubirea lor cea mare reîntregită. Până atunci însă destinele lor sunt paralele și trebuie să ne ocupăm, pe rând, de fiecare.

Și cum omul e mai presus de orice, să-i dăm prioritatea ce i se cuvine.

Așadar, vă invităm să așteptaţi ziua de vizită, să vă puneţi halatul alb conform regulamentului adoptat de unităţile medico-sanitare și să mă însoţiţi în salonul auto.

Cu perspicacitatea de cititor care vă caracterizează, aţi ghicit că nu ne vom plimba printr-o expoziţie a noilor tipuri de mașini”, ci într-un salon de spital al

victimelor automobilului. Aici nu miroase a uleiuri, benzine și gaze de eșapament, ci a cloroform, medicamente și camfor. Aici nu vedem care serii lucitoare, ci ghipsuri și bandaje. Și dacă n-aţi avut ocazia să admiraţi până acum o mumie la Muzeul Naţional de Arheologie din Cairo, pacienţii noștri vor suplini oarecum, cu imaginea lor înfășurată în fețe, această lacună.

Să facem deci cunoștinţă cu simpaticii ocupanţi ai salonului auto și cu motivele — serioase — care i-au împins să ajungă aici.

Iată-l pe Frank Neuhauer, tânăr pilot de încercare al firmei Porsche. De fapt nu îl putem distinge în întregime, ci numai capul său blond, cu trăsături energice, deoarece restul corpului îi este turnat într-o armură albă de ghips. Încă nu recunoaşte mare lucru în jurul său, fiind întrucâtva ameţit de evenimentul rutier care l-a adus la spitalul de urgenţă. Totuși tinereţea organismului său învinge și, chiar în acest moment, junele nostru deschide un ochi, mișcă grijuliu capul, cu câteva grade, și o observă pe frumoasa lui logodnică. Dumneaei ocupă, în aceeași rezervă, patul vecin.

Hm, visez oare? Ce se întâmplă cu mine, cu noi, meditează Frank Neuhauer, străduindu-se să-şi lipească din nou, bucată cu bucată, filmul rupt al amintirilor. Și ea, ce caută aici? Și de ce stă într-un pat vecin? Dar cu piciorul meu agăţat de un scripete și ţinut în sus de contragreutatea aceea, ce e? Bănuiesc că ne aflăm într-un spital. Dar de ce?

Încet-încet memoria se ordonează, mintea logică a pilotului de încercare pune stăpânire pe înșiruirea faptelor. Da, am luat-o pe Klara în mașină pentru a-i face o demonstraţie de viteză. Da, zburam pe autostradă… Da, și am intrat într-un platan… sau într-un plop… sau o fi fost stejar!?… Ajunse la acest punct, amintirile refuzau să se mai supună. Mă rog, esenţa arborelui nu e ceva esenţial. Esenţiale că tocmai îi spuneam ceva Klarei… Îi spuneam… îi spuneam… ce îi spuneam?

— Klari, tu… mă auzi pe mine?

— Da, iubitule, te aud foarte bine.

— Îţi mai aduci aminte despre ce vorbeam eu când… când s-a întâmplat povestea aceea?

Tăcere. Se aude eterul evaporându-se din flacoane.

— Ei, ce ziceam?

Demoazela e și ea niţeluș șocată, dar tot femeile au memoria mai bună.

— Parcă… A, sigur, acum îmi amintesc perfect.

Tocmai îmi vorbeai despre ultimul vostru model care prinde o viteză și mai mare…

Să le urăm grabnică însănătoșire celor doi tineri logodnici, care abia așteaptă să-și dezbrace ghipsul p intru a încerca ultimul tip, și mai rapid, de Porsche și să ne continuăm vizita prin salonul imaginar al spitalizaţilor auto. Ne găsim acum la o clinică medicală din Marsilia unde, ca urmare a numărului copios de accidente datorate neatenţiei celor de la volan, direcţiunea a introdus o regulă proprie: pe tăbliţa de la patul fiecărui rănit să fie notate nu numai diagnosticul și evoluţia temperaturii, ci și cauza accidentului.

Citim la întâmplare:

A. Belcour: 3 coaste fracturate — exces de coniac.

O. Untel: fisură col femural — frână bruscă pe gheaţă.

M. Claudini: fractură de claviculă — sărut la viteza de 110 km pe oră.

Etc. etc…

Un mic ajutor frăţesc dat de ortopedie statisti elenilor evenimentelor de circulaţie.

La spitalul de urgenţă totul e pregătit, în orice clipă, pentru a-i primi pe clienţii automobilismului.

Accidentul nu așteaptă programare, la doctor, cu număr de ordine eliberat din vreme; el se produce după legile absurde ale hazardului. Medicul de gardă e, așa cum îi șade bine, permanent în gardă. Oricând se poate întâmpla ceva, undeva. Și chiar se produce. La 40 de kilometri depărtare, pe serpentine, o mașină a făcut câteva tumbe, furată de peisaj.

Șoferul a avut noroc — ușoare contuzii. Un alt cavaler al volanului oprește lângă scena cu pricina, gata să acorde primul ajutor (Există totuși și conducători auto grijulii cu semenii lor!). Îl va lua pe accidentat și-l va duce în goană până la spital, cheltuindu-și benzina și timpul doar din spirit de soli claritate umană.

— Poţi să mergi pe picioarele dumitale, sau te iau în scăunel? zice salvatorul.

— Picioarele mă ţin, deși m-am cam lovit la șold, răspunde ghinionistul. Oricum, vă rămân foarte în datorat.

— Și, cum ziceai că s-a întâmplat accidentul?

Victima răsturnării auto arată cu degetul către un cot al șoselei.

— Vedeţi virajul acela strâns?

— Îl văd.

— Felicitări. Eu nu l-am văzut.

Circumstanţele fiind clarificate și eterna curiozitate omenească satisfăcută, salvat și salvator pornesc spre întâlnirea cu medicul de gardă care moţăie în așteptarea urgenţelor.

Dacă există cineva care a spus pentru prima dată cuvintele „Milă mi-e de tine, dar de mine mi se rupe inima”, atunci acela trebuie să fie un pieton care a asistat la un accident de tipul celui descris

— N-ai sus. Căci în salonul auto pe care îl vizităm în aceste pagini, numărul pietonilor aduși pe targă îl depășește cu mult pe cel al șoferilor. Disproporţia îşi află obârșia în mijloacele inegale de apărare de care dispun cei doi termeni de comparaţie. Pe de o parte conducătorul auto, carcasat, înfundat în cana prea și asigurat cu centura de protecţie, pe de alta amărâtul de pieton cu braţele goale în faţa primejdiei. Ba uneori atât de candid, încât nici măcar nu intuiește ce-l așteaptă pe șosea.

Un asemenea candid a fost gruzinul Rustan Gutzaev, monument de longevitate care, la cei 134 de ani ai săi, a coborât pentru întâia oară din munţii natali, pentru a se duce la o sărbătoare de familie într-un cătun din vale. Cum a ajuns pe șosea, o mașină aflată în trecere l-a îmbrâncit în niște tufe de alun. Transportat pentru

controlul medical la cel mai apropiat spital, Rustan Gutzaev a declarat cu amărăciune unui ziarist:

— Și când te gândești că acum 100 de ani n-aș fi păţit așa o rușine!

Mult timp după ce victima a fost transportată de pe drumul public în rezerva spitalului, ecourile afacerii persistă la locul accidentului. Acolo se adună zeci de oameni care arată cu mâna, reconstituie, improvizează amănunte inexistente. Văzând de departe lume adunată pe ambele părţi ale drumului, un trecător se grăbește să îngroașe și el rândurile numeroșilor gură-cască.

— A fost un accident? se interesează el.

— Sigur că un accident, îi aruncă unul răspunsul.

Altfel, de ce am sta aici?

— Au dus pe cineva la spital? insistă noul venit.

— Un pieton.

— Aha. Și unde a fost lovit pietonul?

Întotdeauna în atare împrejurări se găsește un martor ocular care le știe pe toate. Cazul nostru nu face excepţie, deci:

— Am văzut cu ochii mei. A fost lovit între regiunea dorsală și cea cervicală.

Celălalt pare însă a nu fi tobă de anatomie.

Numai ce se încruntă la atoateștiutor:

— Cu mine să lași gluma, că nu-ţi merge. Eu de 20 de ani trăiesc prin părţile locului, dar de regiunile astea două n-am auzit!

În schimb o regiune de care a auzit toată lumea este Auvergne, din Franţa. Într-o seară ploioasă, la un post de jandarmerie din acel ţinut se prezintă un șofer de camion, cu un aer răvășit și înspăimântat. Alarmat de apariţie, șeful de post pune mina pe pistol; umblă tot soiul de răufăcători în stare slobodă. Dar vizitatorul e inofensiv; agitaţia lui se datorează, cum ar spune psihiatrii, complexului oedipian al patimii de adevăr cu orice preţ.

— Aveţi vaci negre în ţinut?

— Nu… bâiguie jandarmul uluit, neînţelegând.

— Cai negri?

— Nu… adică nu cred…

— Poate câini mari, negri?

— Așa de mari, nu știu să fie…

Șoferul a devenit o statuie vie a deznădejdii.

Rămâne câteva clipe încremenit, apoi se lasă moale pe un scaun:

— Atunci înseamnă că l-am călcat pe preot!

Și uite-așa, medicii de gardă nu mai apucă un ceas de liniște, săracii! Traficul rutier îi mitraliază cu pacienţi zi și noapte. Ba uneori amatorii de re animare sosesc în grupuri. Desprind pentru dumneavoastră o știre semnificativă dintr-un ziar scoţian:

„Ieri s-a produs un accident de rutină la Aberdeen.

Un taxi s-a izbit în plină viteză de parapetul unui pod. Trei pasageri au fost duși la spital, iar ceilalţi 3 au scăpat cu ușoare zgârieturi…”

Interesant e că taxiul era de 6 locuri…

Îndrăznesc să fac o sugestie dezinteresată conducătorilor auto care nu se pot abţine cu niciun chip de la comiterea accidentelor. Ei bine, prieteni, dacă ţineţi morţiș să trimiteţi pe cineva la spital, atunci pentru nimic în lume nu faceţi acest lucru cu o femeie. Vă veţi trezi în faţa unor complicaţii atât de serioase, că nici măcar nu le bănuiţi. În loc de a dispreţui sfatul meu, mai bine citiţi și exemplul cu care îl întăresc în rândurile următoare.

În orașul italian Trassaco, tribunalul l-a găsit culpabil pe șoferul unui autoturism care a accidentat o femeie și l-a obligat la plata a 20.000 de lire pentru fiecare zi de spitalizare a victimei. Și vă asigur, ceva zile au fost… Valoarea despăgubirii a fost stabilită ţinându-se seama de multiplele funcţii pe care le îndeplinește femeia casnică în Italia. Iar verdictul tribunalului precizează astfel respectivele funcţii: femeie — mamă — menajeră — bucătăreasă — spălătoreasă — gazdă — croitoreasă — administrator.

Chiar atunci când nu intră în discuţie nicio zi de spitalizare, cu femeile accidentate nu e de glumit. Un proces consumat la Londra este pe deplin edificator. Reclamanta, o oarecare cetăţeană Virginia Spiegel, luată cam tare de un automobil în plină stradă, a scăpat fără nicio fractură. Omul de la volan credea că a ieșit basma curată, dar se înșelase teribil. A trebuit să plătească în rate lunare 1.000 de lire sterline, cu titlu de despăgubiri acordate doamnei Spiegel.

Vă veţi întreba de ce, așa cum m-am întrebat și eu.

Răspunsul se află bine documentat în sentinţă.

Scrie acolo, negru pe alb, că în urma accidentului buzele reclamantei londoneze au devenit insensibile, ceea ce o face inaptă pentru sărut!

Ce nu face justiţia în apărarea iubirii!…

Dar despre rolul automobilului în iubire ne vom ocupa pe larg într-un capitol viitor. Acum voi imortaliza o vajnică soţie care, cu sacoșa plină de bunătăţi, face zilnic naveta casă-spital, pentru a-l aproviziona cu delicatese pe nefericitul ei soţ, bine cimentat în ghipsuri pe patul unui salon oarecare. Coborând din tramvai, dă nas în nas cu o prietenă. Pupături pe amândoi obrajii, bucuria revederii.

— Și soţul tău? Ce mai face?

— Prost. A avut un accident cu mașina.

Prietena, alarmată:

— Aoleu! S-a accidentat grav?

— El scapă, dar mașina e practic distrusă. Partea proastă e că tocmai o spălasem.

Altă zi de vizită la spital, altă soţie venind cu portocale la soţul aflat în convalescenţă. Pe scările lăcașului de sănătate, o cunoștinţă.

— Tu, aici? La cine vii?

— La bărbatu-miu, tu.

— Dar ce are?

— Păi, deunăzi a venit cam cherchelit acasă și a dărâmat poarta garajului.

Prietena îşi pune palma pe gură, îngrozită.

— Ei, nu spune!

— Da, dragă, și încă a scăpat ușor, că nu era cu mașina!

Celor care consideră că povestirea coliziunii dintre an pieton și un garaj nu-și are locul într-o carte despre avatarurile automobilului, mă văd silit să le precizez că, așa cum în spectacolul fotbalului este cuprins terenul propriu-zis cu jucătorii și balonul, dar și tușa, pista înconjurătoare, ovalul de beton al tribunelor și spectatorii, tot așa garajul e o parte componentă a fenomenului auto și nu am dreptul să-l neglijez. La fel lucrurile neîntâmplate, dar care se pot întâmpla, sunt deopotrivă de importante ca întâmplările propriu-zise.

De aceea nu voi lăsa la o parte nici micuţa aventură a unui medic care, pătruns până în miezul fiinţei sale de respectul pentru ora începerii programului de serviciu, ca și de consideraţia pentru condica de prezenţă a spitalului, fiind pe cale să întârzie dimineaţa, s-a aruncat într-un taxi și a comandat:

— La Spitalul de Urgenţă.

Șoferul a strâns bine volanul în mâini și dă-i bătaie, ca la raliu. Dar sesizând imediat paloarea apărută pe obrajii clientului său, a avut bunul simţ să se intereseze:

— V-aţi speriat că merg prea repede?

— Cam așa ceva… a îngăimat doctorul ghemuit de frică pe canapeaua din spate.

— Parcă aţi spus că vă grăbiţi să ajungeţi la Spitalul de Urgenţă.

— Da, dar nu ca pacient…

Cine poate ști mai bine ca un doctor cum arată pacienţii sosiţi pe brancarde din punctele fierbinţi ale circulaţiei? Vai de mama lor! Uite, șoferul acela internat vineri la orele 19,30, pentru că vineri la orele 19,20 n-a respectat prioritatea de dreapta, iar acum, cu piciorul în ghips, nu mai e nimic de capul lui. Sau revizorul contabil care a fost cusut ieri. Om capabil, competent, muncitor, bine pregătit, cinstit, ce mai, până și-a luat mașină, un om întreg…

Iată de ce fac un călduros apel la cititori să se păzească de mașină ca de mere acre. N-aș dori ca la ediţia a II-a (revăzută și adăugită) a prezentei dări de seamă, capitolul pe care îl aveţi sub ochi să se îmbogăţească cu numele vreunuia din dumneavoastră!

Spitalele sunt și așa destul de pline, medicii și așa destul de ocupaţi; nu exageraţi cu insistenţa de a ocupa paturi, mereu alte paturi în salonul auto. Fiţi rezonabili.

Doar în cazuri excepţionale, atunci când îl vedeţi pe cutare semen furnicat de nerăbdare, nervos, agitat, pradă dorinţei irezistibile de a fi înfășurat în bandaje și ghipsuri, puteţi face o concesie. Dar nu înainte de a-l avertiza, pentru ultima oară:

— Fii atent, omule, nu sări înainte de a opri autobuzul în staţie!

— Mă grăbesc să ajung la logodnica mea, la spital.

Nu mai e nimic de făcut. Strângeţi-i mâna cu multă compasiune și spuneţi-i:

— Atunci sari!

Servicii și deservicii la Autoservice

Autoservice-ul este spitalul, policlinica, baia comunală și farmacia automobilelor. Tot ce ţine de îmbunătăţirea stării de sănătate a creaturii pe patru roţi se pune în practică la autoservice.

Ca orice organism viu, mașina se uzează, se în bolnăvește. Încheieturile i se mai sclerozează, în sistemele sale mecanice apar colapsuri sau fracturi. Uneori grefele sunt imperios necesare. Spunem adeseori despre motor că e gripat, că tușește, strănută sau că același motor — inima întregului organism tehnic — bate neregulat, adică suferă de tahicardii suspecte. Uneori temperatura îi crește alarmant, în vreme ce iarna degerăturile îi pot paraliza orice activitate.

Pe scurt, o mașină se poate hodorogi, ca și omul.

În cazurile cele mai grave, traumatisme interne sau leziuni externe, dermatologie (cum am putea spune la restaurarea caroseriei ruginite), boli ale sistemului nervos (partea electrică), maladii metabo ice sau renale (carburaţia), sindroame de tulburare a echilibrului (direcţia) și multe altele, există clinici specializate în intervenţii delicate, fie ele particulare — tinichigerii și ateliere auto — fie de stat, moderne și bine utilate. Acestea din urmă au primit denumirea generică de „Ciclop”, de altfel deloc întâmplătoare. Ciclopii, așa cum ni-i înfăţișează mito logia, erau niște personaje brutale, necioplite și cu vederea incompletă, cum adeseori ne apar unii mecanici auto peste care am avut nesansa să dăm în momentele de suferinţă ale automobilului nostru.

Paralela medico-sanitară între automobil și om poate fi împinsă și mai departe. Este în firea omului să se atașeze de un doctor, să i se încredinţeze lui și numai lui, cu toate beteșugurile și disfuncţiile sale, să i se destăinuie ca la duhovnic, să-i

urmeze orbește sfaturile. Exact la fel se întâmplă și cu automobilul. I se caută un mecanic personal care să-l studieze progresiv, să-l cunoască până în cele mai obscure tainiţe ale mecanismelor sale, să-l recunoască după claxon, după o tuse, după o vibraţie a motorului. El va deveni mecanicul curant al mașinii și, când vom crede necondiţionat în capacitatea lui profesională, în atașamentul lui pentru mașinuţa noastră, vom începe să ne fălim cu el în public. Ba mai mult, îl vom recomanda și altora, ajutându-l drept recompensă să-și lărgească sfera clientelei cu noi conducători auto serioși. Le vom spune deci cunoscuţilor noștri mai apropiaţi:

— Grăbește-te, dragul meu, să-ţi tamponezi maşina; am un mecanic nemaipomenit de bun!

Dar tocmai competenţa mecanicului auto poartă răspunderea pentru absoluta noastră incompetenţă în materie de mecanică auto. Chemându-l pentru orice mărunţiș tehnic devenim total dependenţi de el, liniștiţi că în orișice moment automobilul nostru are bonă, doică și guvernantă, doctor și soră medicală, toate în persoana unui singur om. Iar când rămânem în pană pe undeva, și mecanicul nu e la îndemână, necazul capătă dimensiuni hiperbolice. Ne trezim complet dezarmaţi în faţa realităţii crude, incapabili să schiţăm cel mai mic gest de intervenţie tehnică.

Să ne figurăm mental că ne aflăm pe cine știe ce șosea, departe de orice așezare omenească, și că impasul n-ar putea fi depășit decât prin înlocuirea unei roţi cu cea de rezervă din portbagaj. Dar cine să facă această operaţie? Evident, un binevoitor pe care îl așteptăm, cu dorul aprins în piept, să apară ca prin farmec. Și el apare…

— Aţi rămas în pană?

— Din păcate da. Îmi puteţi oferi și mie un sfat dezinteresat? Ce să fac?

— Și ce-mi oferiţi în schimbul unui sfat dezinteresat?

Ei, vedeţi câtă dreptate are proverbul ce zice că nu crește iarba sub falnicii stejari? Tutela absolută a mecanicului auto condamnă pipernicitele noastre cunoștinţe și deprinderi tehnice să se atrofieze de tot. De unde și cortegiul de neplăceri aferente…

Le știe el, mecanicul, pe toate sau aproape, dar să nu-i cerem imposibilul. Cum? Nimeni nu i-l cere? Ar fi bine să fie așa, dar eu cunosc și cazuri contrarii. Eram odată la un asemenea mecanic auto pentru o reparaţie. Nu mașină, v-am spus doar că nu posed așa ceva, ci bicicletă. E un meșter pe care îl recomand călduros tuturor cicliștilor. Dintr-o roată în formă de 8 face una în formă de o cât ai număra până la 3. Dar nu despre asta e vorbă acum. E vorba că intră în atelier un puști, nu mai răsărit decât roata bicicletei Diamant, îşi găsește omul dintr-o privire și rostește autoritar:

— Nene, matale eşti mecanic auto?

Omul tehnicii zâmbește amuzat de mica făptură:

— Da, măi ţâncule, eu sunt acel om.

Copilul merge direct la ţintă:

— Mecanic bun?

Teribilă întrebare! Luat pe nepregătite, mecanicul și-a făcut fulgerător bilanţul

carierei și, după o scurtă ezitare, în forul său interior calculatorul a emis fișa cu concluzia:

— … Să zicem că sunt un mecanic bun.

— Perfect, a zis copilul, satisfăcut de rezultatul investigaţiei sale. Atunci te roagă tata să vii la noi și să ne repari automobilul.

— Bine, am să vin. Dar ce-i lipsește?

— Totul, în afară de husele canapelelor.

Povestea cu potcoava și calul, în versiune modernă, automobilistică!

Să nu cerem deci mecanicului auto miracole. O singură dată am auzit de unul care a luat carburatorul de la o Škodă, roţile de la o Dacie, motorul ne la un Mercedes, instalaţia electrică de la un Fiat și știţi ce-a obţinut?

Doi ani de închisoare.

Nu, n-am auzit să existe mecanic care din nimic să poată face o mașină, dar invers, dintr-o mașină bunicică să scoată un nimic, o căzătură de tablă, asta da, am auzit. Chestia asta a păţit-o Tudose, membru în comitetul asociaţiei de locatari din blocul meu. Într-o zi, Dacia lui mi s-a înfăţișat cu totul altfel decât fusesem învăţat să o văd până atunci.

Părea acoperită cu tablă ondulată. Îmi exprim.com pătimirea pentru bravul locatar și îl întreb dacă nu cumva și-a petrecut ziua precedentă tamponându-și automobilul în diferite cartiere ale municipiului.

— O, nu, zice vecinul, necăjit. N-am tamponat-o, am dus-o la un Service, să mi-o spele.

Nu înţeleg. Zic:

— Ei, și ce-i cu asta?

— La spălat a rezistat ea cum a rezistat, dar probabil că mi-au deformat-o la stors.

Autoservice-ul e un loc public de învinuiri reciproce.

Mecanicii și specialiștii îşi învinuiesc clienţii că au o atitudine iresponsabilă faţă de mașină, care e adusă acolo într-un hal fără hal, cu pretenţia de a face din ea o mireasă nouă. Se afirmă că aceeași clientelă e cusurgioaică, veșnic grăbită, lipsită de răbdare și de înţelegere. Clientela acuză mecanicii că sunt niște indolenţi, deficitari la capitolul probitate profesională, că strică tot ce e bun și nu au habar să repare ce e stricat, că nu umblă decât după căpătuială și *Kentuială*, că nu respectă termenele, că nu una, că nu alta.

La o examinare atentă se pot găsi argumente în favoarea ambelor tabere, deși nu ne permitem să generalizăm asemenea incidente ocazionale.

Există desigur conducători auto care, tari pe buzunarul lor, afișează lista pretenţiilor înainte de a da bună ziua:

— Vă rog să-mi daţi pe cineva care cunoaşte la perfecţie tipul meu de mașină, cineva care să fie atent și receptiv la tot ce-i spun eu, să nu aibă păreri personale, să fie docil, să lucreze repede și în liniște.

La care șeful atelierului face foarte bine dacă răspunde:

— Dumneavoastră, cum văd eu, nu aveţi nevoie de un mecanic auto, ci de o

secretară.

Există fără îndoială și conducători auto care stârnesc panică în atelierul unde pătrund, determinând lucrătorii de acolo să se agaţe de grinzi, sau să se caţere urgent pe cel mai apropiat dulăpior de piese.

Să mă explic. Eu însuși am primit odată un telefon la serviciu și vocea de la capătul celălalt al firului s-a interesat dacă Icsulescu, colegul meu de birou, nu se află cumva în încăpere. Am răspuns cu regret că nu, dar am formulat asigurări ferme că i-aș putea transmite orice mesaj important.

— Asta e bine, a spus vocea. Vă telefonez de la Ciclop. Soţia tovarășului Icsulescu a venit la noi ca să-i reparăm mașina, dar nu știm cine o să plătească…

— Fiţi liniștit, l-am întrerupt eu. O să-i transmit și va trece numaidecât pe la dumneavoastră să achite reparaţia mașinii.

— Nu despre asta e vorba, a insistat vocea. Am vrea să știm cine o să plătească reparaţia atelierului.

Vedeţi, aşadar, că și mecanicii auto au motive să se plângă de posesorii autoturismelor. Se întâmplă câte odată să vină cu mașina la reparat vreo persoană atât de aeriană în ce privește bagajul de cunoștinţe tehnice, încât până și lucrătorii atelierului, oameni care au văzut și au auzit multe la viaţa lor, rămân literalmente sideraţi. Așa a rămas și mecanicul care, după ce a analizat amănunţit intimităţile automobilului ce-i fusese încredinţat întru reparaţii, după ce a ridicat capul din locașul motorului și după ce a zis cu nedisimulată satisfacţie…

— Am găsit hiba: e un scurt-circuit.

…a primit următoarea recomandare din partea clientului:

— Bine. Lungiţi-l.

Dar carenţele de pregătire și de comportare ale onoratei clientele nu-i scuză pe mecanicii auto de propriile lor greșeli. Prin analogie, un jucător de fotbal, faultat de adversar, nu are dreptul să se năpustească asupra acestuia și să-i tragă o palmă, fără să mai aștepte fluierul arbitrului. Pentru o asemenea manieră de a-ţi face singur justiţie, orice arbitru care se respectă va scoate din buzunar cartonașul roșu și-l va elimina de pe teren tocmai pe cel faultat iniţial. După care va dicta lovitură de pedeapsă împotriva celui care a primit palma.

Las acum opinia publică să arbitreze și să scoată cartonașul cel mai potrivit. Vă este oferit judecăţii, stimaţi cititori, acel mecanic auto care, pretinzând că e uns cu toate alifiile tehnicii, îţi ia în primire mașina cu o morgă de mare maestru, o examinează scârbit, clatină din cap a decepţie, se uită la tine dispreţuitor, iar se apleacă asupra motorului, ciocănește, ascultă cu urechea, pipăie, pe faţa lui se citește o suverană lehamite, ceva ca un plictis imens, adică tu, un nimeni, vii să-l deranjezi tocmai pe el cu asemenea mărunţișuri derizorii.

Încurajat totuși de atitudinea lui atoatecunoscătoare, prinzi un firicel de curaj și, purtat pe aripile speranţei, îndrăznești timid:

— Acuma, că aţi controlat mașina mea pe toate părţile, spuneţi-mi tovarășe mecanic, ce are?

Iar dânsul, înaltul sacerdot al motoarelor, face o pauză lungă rău prevestitoare,

îşi aprinde o ţigară

— Tot lungă, dar bine mirositoare — te fierbe la foc mic și, când simte că ai dat în clocot, rostește apăsat, de pe culmile iniţierii sale:

— E lată, nene.

— De ce?

— Fiindcă nu merge.

Ţel maître, tel valet — în limba lui Corneille;

Wie der Herr, se der Diener — în cea a lui Goethe, sau pur și simplu *cum e sacul și peticul,* pre vechea noastră limbă românească. La așa meșter, așa ucenici.

Să nu ne mirăm de junele învăţăcel, dat să asimileze meserie la locul de muncă pe lângă marele maestru cu care aţi făcut adineauri cunoștinţă. El urmărește cu aviditate fiecare mișcare a mentorului său care, flatat în sinea sa, îl încurajează pe novicele cu caș la gură:

— Așa băiete, fii atent la mine, că prinzi imediat tainele meseriei. Acu' o să ne apucăm și de mașina asta. Adu încoace cheia franceză.

Neofitul miroase că ar putea fi o capcană, că meșterul vrea să-l încerce și, bucuros că a sesizat meandrele ideii, răspunde isteţ:

— Cheia franceză? Pe mine nu mă duci, meștere! Păi ăsta-i Fiat, nu Renault!

Vai de Fiatul acela, cui i-o fi aparţinând el!

Cel mai mare necaz în atelierele de reparaţii auto, tot amânările livrării finale a obiectului rămân. Numeroasele drumuri făcute până la atelier, cu întrebarea „E gata?" și vestea repetată ciclic că „Nu e gata". Câte întârzieri, câte absenţe nemotivate de la serviciu nu-și au oare obârșia în aceste călătorii inutile, lipsite de cununa victoriei finale? Câte planuri legate de utilizarea eficientă a automobilului, împreună cu întreaga familie, nu se duc pe apa renunţării!…

Cine nu are mașină, nu poate înţelege această dramă în realele ei dimensiuni. Și — oricât ar părea de paradoxal — mulţi șefi de serviciu nu au mașină.

Au dispus ani de zile de mașina instituţiei, până în ziua când legea cea dreaptă le-a interzis să mai bage benzina statului în combinaţiile lor personale. S-au reciclat, au învăţat calea tramvaiului și acum strâng bani de mașină, ca tot cetăţeanul. Dar până să-și atingă scopul, nu știu ce înseamnă frecventativul „A merge la Ciclop".

— De necrezut, Bibicioiule, mi-ai cerut voie să lipsești o oră ca să scoţi mașina de la autoservice, îşi încruntă sprâncenele directorul. Și dumneata îmi vii după două zile.

Funcţionarul ridică din umeri a neputinţă:

— I-am spus și eu responsabilului de la atelier că n-o să mă credeţi!

Deprinși, resemnaţi chiar cu amânările sine-termen, vizitând o dată la trei zile automobilul nostru prizonier al atelierului, ca pe bolnavii de la sanatoriu, orice promisiune de reparaţie urgentă venită din partea vreunui mecanic auto ni se va părea suspectă, neliniștitoare.

Vă puteţi imagina ce șoc a resimţit un anume concetăţean care, punând întrebarea de complezenţă…

— Și cam în cât timp aţi putea să-mi puneţi la punct motorul?

…i-a fost dat să audă asigurarea că:

— Vi-l facem în doi timpi și trei mișcări.

Conducătorul auto a perceput o furnicătură rece prin coloana vertebrală și a sărit ca ars:

— Cu mișcările n-am nimic, dar mai bine lăsaţi-l tot cum e el acum, în patru timpi!

Mult mai familiar, mai normal, mai în firea lucrurilor este precizarea cu care ne-am obișnuit de-a lungul anilor, anume că:

— O să aveţi mașina gata într-o săptămână, de-ar fi să lucrăm la ea și o lună.

Așa da, acuma e bine, povestea intră pe făgașul cunoscut. Putem merge acasă cu sufletul împăcat și peste o jumătate de lună vom reveni la locul cu pricina, pentru un scurt și tradiţional dialog de rutină:

— Suntem îngrijoraţi de mașinuţa noastră. Stă aici, la Ciclop, de două săptămâni…

— Puteţi fi absolut liniștiţi, nu umblă nimeni la ea.

Oricâte dialoguri de acest fel s-ar repeta în de cursul timpului, sosește și ziua când automobilul nostru ne așteaptă să-l luăm din boxa atelierului, să plătim răscumpărarea pe bază de chitanţă, să ieșim la strada mare, să constatăm că merge mai prost ca înainte și a doua zi să redevenim clienţii mecanicului auto. Alt cartuș de ţigări americane, alt whisky, altă distracţie…

Îmi amintesc de un film francez despre un medic care a făcut avere, convingându-i pe toţi locuitorii sănătoși ai satului unde profesa că sunt mânaţi de felurite boli ascunse și că deci au nevoie imperioasă de îngrijirile lui dezinteresate. Nu e deloc întâmplător că filmul mă obsedează tocmai acum, când evocăm servicii și deservirii la Autoservice. Fără să fi vizionat pelicula respectivă, mulţi mecanici procedează exact ca acel doctor șarlatan. Adică mizează pe ignoranţa șoferului amator și pe dorinţa sa endemică de mai bine, în ceea ce privește funcţionarea mașinii personale. E o pasăre rară reparatorul auto care să-ţi spună în deplină cunoștinţă de cauză:

— Du-te, omule, și circulă cu ea cât poftești, n-are nici pe naiba!

Dimpotrivă, cei mai mulţi te vor felicita pentru inspiraţia de a fi venit la ei, cât nu e prea târziu.

Și te vor convinge cu vorbe meșteșugite că mașinuţa dumitale are cam atâtea beteșuguri, câte pot fi în dreptate de suma pe care ești dispus să o plătești.

Specia aceasta de șmecherași s-a răspândit pe toate meridianele și paralelele globului, exceptând întinderile oceanice și alte câteva zone inaccesibile automobilului.

Reporterii unei gazete din California au efectuat o originală testare a seriozităţii profesionale la mecanicii atelierelor auto din regiunea Los Angeles.

S-au prezentat la ateliere cu unul și același Chevrolet nou-nouţ și în perfectă stare, declarând că „au impresia că mașina nu merge cum trebuie”. Rezultatul anchetei a fost dezvăluit în ziarul cu pricina, sub forma unei liste a devizelor de

reparaţii pretinse de toţi acei șnapani locali: note de plată variind între 4 și 771 dolari. Să fie la ei, acolo!

Dar, din păcate, fenomenul e contagios.

Dacă așa stau lucrurile, atunci nu vom ezita să-l popularizăm prin toate mijloacele pe mecanicul, pe tinichigiul, pe vopsitorul, pe spălătorul auto care îşi exercită meseria cu onestitate și pricepere. Pe omul bine intenţionat, ahtiat de accidente, tamponări și defecţiuni reale, asupra cărora cunoștinţele și de prinderile lui de specialitate se pot aplica plenar, în întreaga lor amploare.

Mă gândeam la acest aspect în timp ce, căţărat pe craca unui copac bătrân, asistam la o cursă de viteză în coastă, pe dealul Feleacului, lângă Cluj Napoca. Automobilele urcau serpentinele ca niște năluci turbulente, încercând să spulbere cine știe ce record de viteză. Atunci, de pe craca vecină, cineva a spus:

— Eu unul mă dau în vânt după viteză. La vite zele mari se obţin cele mai remarcabile realizări.

L-am examinat cu interes pe vecinul meu de co pac. Era numai ochi și urechi la cursă.

— Sunteţi pilot de raliu? l-am întrebat.

— Nu, eu sunt tinichigiu auto.

Că femeia a abordat voinicește volanul e o realitate ineluctabilă. Nimic din ceea ce mișcă pe patru roţi nu îi e străin. Poate că acum un sfert de veac mai zâmbeam ascultând celebra melodie „Ilenuţa, tractorista”. Astăzi o asemenea arie n-ar mai avea niciun haz, femeile cu permis de conducere de toate gradele nu mai sunt o raritate.

Se ridică oare femeile la înălţimea bărbaţilor în acest domeniu de activitate?

Părerile sunt împărţite, iar statisticile contradictorii. Unele studii sociologice afirmă că de când fiicele Evei au dobândit curajul minim necesar de a se sui la volan, starea circulaţiei s-a îmbunătăţit. Femeia e mai umană, mai puţin agresivă, spiritul ei de observaţie e mai ascuţit.

Dar găsim și multe situaţii statistice care conchid că ea e mai distrată, se pierde mai ușor cu firea și — să-mi fie cu iertare — mai puţin logică.

Doresc să afirm aici, înaintea dumneavoastră, cu mâna pe inimă, că nu împărtășesc opiniile retrograde după care femeia ar fi inferioară bărbatului împrietenţioasa îndeletnicire a conducerii automobilului.

În paginile următoare mă voi strădui din răsputeri să aduc cât mai solide argumente în favoarea poziţiei mele fără echivoc. Vreau să știţi, dragi femei, că vă iubesc și vă respect și sunt gata oricând să mă arunc în faţa mașinii conduse de mâna voastră sigură, convins fiind că veţi pune frâna la timp și nu veţi trece cu roţile peste mine, că nu veţi da peste cap edificiul argumentărilor mele.

Așadar, ţinem în mână balanţa dreptăţii. Pe un taler, bărbatul, cu ifosele sale de superioritate, cu ideea fixă că mașina este o unealtă eminamente masculină, cu aroganţa genului său privilegiat de lungi secole ale istoriei. Celălalt taler este pentru moment gol. Dar, cu metodă și răbdare, îl vom umple și pe el.

Vom arunca mai întâi în acest taler năpăstuit calitatea esenţială a femeii, anume chiar aceea care o definește ca persoană:

1 Feminitatea

Mulţi ani mi-au trebuit ca să descopăr acest lucru, dar azi sunt sigur că așa este — femeia e feminină. Capabilă să efemineze până și un automobil.

Să examinăm o mașină îngrijită de o mână de femeie. Perdeluţele înflorate, micuţele păpuși plasate cu dragoste în dreptul parbrizului sau al geamului din spate, o revistă de modă uitată cu savantă neglijenţă pe locul de lângă conducătoarea auto ne indică imediat cu cine avem de a face.

O mașină încredinţată femeii este un regal al esteticii.

Ca să nu mai vorbim de aspectul plăcut al însăși persoanei de la volan. Ce toalete încântătoare! Pan toţi cu toculeţ turn, atât de recomandabili pentru cele trei pedale aflate la baza habitaclului, fustă maxi căzând în falduri bogate peste aceleași pedale…

De altfel, când moda maxi a apărut și a câștigat teren, reacţia de invidie bărbătească nu s-a lăsat mult așteptată. Un club automobilistic din Statele Unite a declanșat o cruciadă violentă împotriva adorabilelor fuste care mătură pământul. S-au găsit și statisticieni lipsiţi de delicateţe care să culeagă cifre și date, în sprijinul ideii că „De când cu moda lungă, numărul accidentelor auto provocate de femei a crescut cu 16 la sută. Maxi-fustele se încurcă în accelerator, frână, schimbător de viteze”. Ba încă s-au fabricat și glume de prost gust, pasămite că unei maxi-fuste îi e de preferat un maxi-taxi.

Clubul în chestiune a omis însă, cu bună știinţă, să amintească și reversul medaliei. Moda mini a condus la creșterea vertiginoasă a numărului de accidente

auto datorate… bărbaţilor! Fustele prea scurte distrag atenţia șoferilor…

Femeile n-au ripostat la aceste nevrednice provocări. Spre cinstea lor, ele și-au văzut mai departe de probe la croitoreasă, subliniindu-și astfel, apăsat, funciara lor feminitate. Nu le-a fost ușor, au fost în permanenţă șicanate.

— Nu știu ce să mai fac, se plângea odată o tânără crescută în cultul toaletelor. E pentru a nu ști câta oară că mi se tamponează mașina în timp ce sunt la croitoreasă.

— Ia-ţi toalete de gata, a sfătuit-o o prietenă.

În cele din urmă simţul pentru modă al conducătoarelor auto a triumfat. Până și magnaţii industriei de automobile de peste ocean au trebuit să se dea bătuţi și să satisfacă simţul estetic exacerbat al clientelor cu dare de mână. Designeri celebri și-au pus comprese la cap, căutând idei noi care să servească feminităţii. Așa s-au născut pneurile în diferite culori, asortabile la caroserie sau chiar la vesti mentaţia duduiţei de la volan. Au încercat imposibilul designerii, și-au vârât picioarele în lighene cu apă rece, dar cauciucul cu toc Louis Quinze nu l-au putut inventa…

Cercetările continuă…

Să investigăm acum o altă însușire specific feminină a șoferiţelor. Vom pune deci în talerul balanţei ceea ce se numește:

2 Cochetăria

Cochetăria izvorăște, ca un gheizer impetuos, tot din solul generos al feminităţii și simţului estetic.

Putem defini această noţiune ca fiind dorinţa nestăpânită a unei jumătăţi din populaţia globului de a se face cât mai plăcută celeilalte jumătăţi, cum s-ar zice emisferei masculine. Englezii spun că un gentleman rămâne gentleman chiar și în blugi. Ei bine, o femeie își conservă cochetăria chiar și în carambolajele auto. În această privinţă scriitoarea franceză

Françoise Sagan pare a fi atins sublimul. Căci din ce alt motiv decât dorinţa de a se face plăcută agentului de circulaţie i-a zâmbit ea drăgălaș acestuia, după ce pocnise zdravăn un alt automobil pe străzile Parisului.

Insensibilitatea dogmatică a bărbaţilor a ieșit încă odată la suprafaţă. Agentul a avut pretenţia să examineze permisul de conducere al scriitoarei. Dar m-me Sagan nu a abdicat de la legea nescrisă a cochetăriei, în cea mai bună tradiţie feminină și totodată franceză:

— O, domnule, regret din inimă că nu vă pot fi pe plac, dar aţi întârziat. Mi l-a luat încă de ieri un coleg al dumneavoastră!

Pe o altă stradă, într-o altă capitală europeană, am numit Praga, o conducătoare auto adâncită în gândurile sale n-a dat atenţie unei bagatele de problemă nesemnificativă: că depășise cu mult viteza maximă admisă în oraș. Dar miliţianul, oare nu se gândea la nimic altceva, a făcut mare caz de depășirea vitezei legale. În consecinţă a urmat protocolul acela sâcâitor cu fluieratul, trasul pe dreapta, salutul ceremonios și scosul mănușilor albe.

— Am constatat că aveţi cel puţin 75…

— A, nu, l-a întrerupt șoferița. Numai pălăria asta blestemată mă face așa de bătrână. Mă voi duce imediat să mă plâng modistei.

Și conducătoarea auto a demarat instantaneu pierzându-se în josul străzii și lăsându-l pe agentul de circulaţie fără nicio replică.

V-am mai povestit despre numeroasele mătuși cu care m-a înzestrat natura. Una din ele, deși pensionară de două decenii, se ţine încă verde și pe deasupra este posesoarea unui automobil Dacia 1100. Odată am surprins-o întorcându-se acasă de la cumpărături, coborând din mașină și începând să-și demonteze cu șurubelniţa oglinda retrovizoare.

— Te temi să nu ţi-o fure careva? am întrebat-o intrigat.

— Da' de unde! Cine să-mi fure oglinda asta ruginită, veche de 15 ani? a făcut mătușa haz de logica mea.

— Atunci?

— E un obicei al meu, de când mi-am cumpărat mașina. Zilnic demontez oglinda și mi-o iau în casă. Când trebuie să circul o montez la loc.

— Bine, dar de ce? am insistat eu.

— Vezi, dragă, bărbaţii habar n-au ce înseamnă cochetăria feminină. Ori de câte ori mă privesc în oglinda asta retrovizoare, am impresia că mă văd pe mine, cea de altă dată!

3 Bărbăţia și curajul

Un conducător auto care să se mândrească cu feminitatea lui e un nonsens. Dar o femeie la volan care să dea dovadă de bărbăţie și de curaj a devenit o realitate banală. Așadar, un argument greu pe care îl putem arunca pe talerul feminin al echităţii auto.

Ha, ha, vor râde sardonic partizanii teoriei conform căreia superioritatea bărbatului în treburile șoferiei este indiscutabilă. Și pentru a mă zdrobi vor apela din nou la exemplul acela răsuflat cu Fifi, cea care de câte ori vede un șoarece, ţipă ca din gură de șarpe și se cocoaţă urgent pe primul scaun din casă, tremurând ca varga. Știu povestea pe dinafară. Că Fifi, cuprinsă într-o zi de deliciile șoferiei, îşi exterioriza cu voce tare senzaţiile, s-o audă Ovidel, soţul dum neaei:

— Ce plăcere, să înghiţi kilometrii, unul după altul, să schimbi vitezele… să apeși pedalele… Uite, apăs și acuma, că se apropie un camion… Ovidel!

Pe ce trebuie să apăs? O videi, mi-e frică, intră el în noi sau noi în el, nu mi-e prea limpede…

În faţa pericolului iminent, Fifi reacţionează la fel ca în faţa vechiului ei dușman, șoarecele: îşi pierde cumpătul și intră în panică.

— Ovidel, ajutooor!! Ce fac?!!

— Mă mir că nu știi. Când conduc eu, întotdeauna te pricepi să-mi dai sfaturi.

Acum e rândul meu să râd, ha, ha! Va să zică asta e superioritatea bărbatului? în momentele critice, când se face apel la luciditatea lui, să dea din el numai ranchiună și răzbunare? Și când i se cere o părere competentă, să nu o aibă?

Eu consider că și în exemplul citat tot femeia, recte Fifi, a servit mai bine cauza

omului, a umanităţii în general, căci ea caută o soluţie chiar și atunci când totul e pierdut, în timp ce bărbatul, recte Ovi del, se abandonează laș măruntelor răfuieli personale.

Dacă așa arată, stimaţi tovarăși bărbaţi, unicul exemplu al inferiorităţii femeii de pe scaunul conducătorului auto, atunci îmi va fi foarte simplu să vă năruiesc teoria. Am să vă aduc eu exemple!

Aţi auzit de curajul orb? Este curajul în stare pură, forma absolută a curajului întâlnită la semenii noștri. Și oricât l-am căuta la bărbaţi, până la urmă tot în emisfera feminină îl vom găsi. Nici nu e nevoie de cine știe ce efort de investigaţie. Ajunge să o invităm la volan pe soţia noastră, pe sora noastră, pe fiica noastră, ca să descoperim cât de repede ne înspăimântăm noi, bărbaţii, semizeii, și cât de perfect îşi păstrează cumpătul ele, dispreţuitele, hulitele.

Noi: Sufleţel… Draga mea, fii prudentă când conduci! Te implor… Stai binișor… Lasă stâlpul în pace! Aoleu, ne ducem pe copcă!!

Ele: Ţi-e frică, iubitule? Fă și tu ca mine și n-o să-ţi mai fie.

Noi: Cum?

Ele: închide ochii.

Iată ce înseamnă curajul orb al conducătoarelor auto. Iată de ce trebuie să ne fălim că el a pătruns și în familia noastră, întruchipat de sexul slab, care e cel mai tare din lume.

Să ne călcăm pe stupidul nostru orgoliu masculin și să recunoaştem de justeţe în faţa oricui e dispus să ne asculte că:

— Nevastă-mea e formidabilă la volan. Ca trăsnetul!

— Merge atât de repede?

— Nu, dar izbește copacii.

4 Demnitatea

A conduce mașina cu demnitate e o artă. La acest punct bărbaţii rămân de cele mai multe ori corijenţi.

Ei când se tamponează sar unii la alţii cu ochii ieșiţi din orbite, aruncându-și torente de sudălmi și acuzaţii reciproce. Iar când agentul de circulaţie îi prinde pe picior greșit, aceiași bărbaţi deveniţi subit mielușei se fac de râs cu scuze puerile sau, și mai grav, cu hârtii de 25 de lei împăturite în actele mașinii, într-o rușinoasă tentativă de a înmuia aspri mea legii.

Nu, hotărât lucru, demnitatea șoferiei se sprijină pe umeri plăpânzi de femeie. Cum ar fi umerașii decoltaţi ai proaspăt căsătoritei Yvonne R. căreia, cavaler, soţul îi cedează locul la volan, pentru câteva minute.

— Vezi, Paul, ce frumos conduc, se extaziază soţia. Uite ce nostim iau virajele… Hm, curios, din faţă se apropie un obiect foarte ciudat.

— Un tractor! urlă Paul. Frânează repede! Frânează odată, inconștientă ce ești, asasino, fă cevaaa!…

După tamponare:

— De ce n-ai frânat când ţi-am spus?

Yvonne, în marea ei demnitate:

— Fiindcă nu sunt obișnuită să-mi vorbești pe tonul ăsta!

Pe femeie să n-o atingi nici cu o floare. Expresia vrea să spună tocmai că e o nimica toată să lezezi demnitatea unei femei. Poate datorită sensibilităţii mai speciale a acestei gingașe făpturi. Poate din cauza modului ei caracteristic de gândire și trăire.

Cert e că femeia-automobilist opune întotdeauna demnitatea sa capcanelor circulaţiei rutiere.

Mi s-a părut foarte semnificativ pentru ceea ce discutăm noi acum procesul unei cunoscute și frumoase actriţe americane care a fost acţionată în justiţie, în orașul San Diego din California, pentru că nu a catadicsit să se oprească la fluierul unui poliţist, gonind mai departe pe autostradă. Agentul a apucat însă să noteze numărul mașinii și nu s-a lăsat până n-a adus-o pe frumoasa insubordonată la tribunal.

Actriţa a ascultat cu nonșalanţă învinuirea ce i se aducea, după care a cerut cuvântul și a spus judecătorului:

— Vă rog să mă priviţi cu atenţie. Veţi observa imediat că sunt una din frumuseţile ecranului american. Deci, vă daţi seama, domnule Judecător, că dacă m-aș opri la fluierăturile fiecărui bărbat pe lângă care trec, n-aș mai putea ajunge nicăieri.

Instanţa, sobră și puritană, a apreciat demnitatea automobiliste! inculpate, a admis ca validă scuza ei și s-a mulţumit să-i dea numai o mustrare blajină.

Iar talerul feminin al balanţei automobilistice s-a mai lăsat, cu o idee, în jos…

5 Setea de cunoaştere

Convergenţa fericită dintre femeie și automobil ne furnizează la tot pasul dovezile nestăvilitei dorinţe de cunoaştere, de autoperfecţionare în tainele adânci ale șoferiei, dovezi pe care le produc delicatele și graţioasele conducătoare auto. Încă din prima clipă a apariţiei unei mașini în bătătura casei noastre, nevasta, cu setea ei de a ști, de a se amesteca în cele mai grele probleme, chiar acolo unde competenţa ei e nulă, ne va săruta dulce și ne va picura în ureche glasul ei de miere:

— Dragule, mă lași și pe mine să conduc puţin, nu-i așa?

Un soţ model trebuie să fie în permanenţă și un bun pedagog. El nu va spune niciodată: „Nu se poate, iubito, n-ai permis de conducere”. Oricum, acest amănunt lipsit de însemnătate nu va putea cu niciun chip interzice accesul soţiei la cunoaştere. Bărbatul model va încrunta sprâncenele, numai atât cât să exprime că e pătruns de importanţa istorică a momentului, va regândi în parafrază cuvintele cosmonautului Neil Armstrong: „Un pas mic pentru omenire, dar un pas mare pentru nevastă-mea”, se va codi niţeluș — fără să întindă prea mult coarda —, apoi va conceda:

— Bine, scumpa mea, fie. Dar atenţie: când stopul e roșu — oprești. Când e verde — pornești. Și când mă albesc la faţă, pui iute frâna.

Pasiunea descifrării unui nou univers nu se va stinge, să fiţi siguri, după această

primă experienţă automobilistică a soţiei. Bărbatul model va avea deci grijă să o încurajeze, să o cultive ca pe o plantă exotică de la ecuator. În consecinţă el va insista ca jumătatea sa luată cu cununie să urmeze cursurile școlii de șoferi amatori și, odată băgat în poșetă permisul roz-bomboniu, el, soţul, va fi mereu lângă consoartă, pe „locul mortului”, îndrumând-o pe primele sute de kilometri ai noviciatului ei automobilistic.

Acum e perioada cea mai frumoasă, a creșterii și dezvoltării aptitudinilor dobândite, perioada „de ce”-urilor și a întrebărilor din categoria „ce să fac”.

Așa cum părinţii veghează îmbobocirea curiozităţii copilului sub zodia mediului înconjurător, va veghea și soţul model ca niciuna din îndreptăţitele întrebări ale soţiei să nu rămână fără răspuns.

— Ce să fac să scap de pietonul ăsta nesuferit care fuge în zigzag prin faţa radiatorului mașinii?

— Dă-te jos de pe trotuar și circulă numai pe partea carosabilă.

Am cunoscut mulţi soţi invidioși pe aptitudinile naturale probate în conducerea automobilului de către nevestele lor. Oameni mărunţi la suflet, care se bucură să-și știe tovarășele de viaţă niște ignorante, să le ţină departe de volan, să le mutileze personalitatea. Soţul model va împărtăși fără parcimonie tot bagajul experienţei sale de viaţă, tot volumul său de cunoștinţe, adăpând permanent setea de noi învăţăminte practice și teoretice ale celei cu care îşi împarte căsnicia și mașina. Și nu o va trăda nici măcar în momentele excepţionale.

Un asemenea moment tocmai este pe cale să survină. Soţia strânge în mâini volanul și plonjează temerar la vale, pe șosea. Deodată glasul ei între bător se face auzit:

— Acum cum este mai bine să procedez?

— De ce, dragă, s-a întâmplat ceva?

— Da. Cu frânele. Nu mai funcţionează.

Poţi într-o atare împrejurare să păstrezi cu egoism soluţia optimă numai pentru tine? Nu. Vei încredinţa taina și consoartei:

— Liniștește-te, motănel, și încearcă să te oprești în ceva cât mai ieftin!

Încetul cu încetul, după principiul vaselor comunicante, experienţa șoferiei se transmite de la profesor la elevă, rezultanta fiind o egalare a cunoștinţelor și deprinderilor la un nivel general acceptabil. Abia acum putem spune că setea de cunoaştere a automobiliste! s-a mai îmblânzit și îşi face apariţia, proces implacabil, sfânta rutină.

Iat-o după un lung șir de ani pe aceeași soţie din exemplele anterioare. N-aţi uitat, cred, cât o mai dădăcea deșteptul de bărbatu-său, cum îi arăta în orice împrejurare cât de abil e el în problemele circulaţiei pe patru roţi.

Acum femeia în chestiune e pe deplin emancipată automobilistic, a ieșit de sub tutelă și atacă de una singură, cu aplomb, drumul public. Poate cu prea mult aplomb, motiv pentru care îşi atrage asupră-și fluierul strident al unui miliţian de la circulaţie.

— Alo, tovarășa! Păi nu știţi ce înseamnă când ridic mâna?

„Tovarășa" are însă experienţă, nu se mai lasă intimidată cu una cu două:

— Cine, eu să nu știu? Păi eu sunt învăţătoare de 30 de ani. Dacă ai ridicat mâna, ia să vedem noi ce-ai învăţat pentru astăzi…

6 Imaginaţia

Exemplu unic, dar atât de convingător, încât nici nu e nevoie să-l mai aștern pe hârtie[3].

7 Vocaţia martirajului

Vor fi unii care, citind titlul acestui alineat, se vor freca la ochi crezând că n-au înţeles bine, ori că s-a strecurat o greșeală de tipar, o defecţiune tehnică, un viciu de fabricaţie, că poate autorul a vrut să scrie „Vocaţia mariajului" și a ieșit cu totul altceva.

Precizez că nu e nicio eroare, fiecare literă a fost pusă exact la locul ei.

Da, femeia pe patru roţi are vocaţia martirajului, ea știe să îndure cu stoicism felurite lovituri ale sorţii. Căci până și soarta e invidioasă și o şicanează, o persecută pentru că a avut îndrăzneala să ridice fruntea sus și să ia taurul de coame, respectiv automobilul de volan.

Cum altfel decât tristă poate fi considerată ursita cetăţenei care, pe când eu trepidam de nerăbdare lângă o cabină telefonică, stătea de vreo 20 de minute înăuntru și se spovedea în microfon unei prietene:

— De la un timp am numai necazuri cu mașina!

— Ce fel de necazuri? De toate felurile. Mai întâi am căzut de trei ori la examenul de conducere, pe urmă am reușit, dar mi-am șifonat-o de zidul garajului, nu-ţi spun că de câteva ori m-a prins radarul…

— A, și asta încă nu e nimic. Într-o singură săptămână mi-au explodat pe rând toate cauciucurile…

— Da, numai necazuri, tu. În doi ani am îmbătrânit cu cel puţin șase luni!

Convorbirea se prelungea, așa că am luat troleibuzul, am mers trei staţii mai încolo unde e un alt telefon public, l-am găsit blocat cu fise și mi s-a făcut lehamite de convorbiri. În tot acest timp m-am gândit cu deosebită compasiune la statutul de femeie automobilist. Când observă o fiică a Evei la volan, bărbaţii devin subit teribil de exigenţi. Agenţii de circulaţie nu fac — excepţie de la regulă. Șoferiţelor li se caută nu unul, ci zece noduri în papură.

Asistăm la un proces intentat la tribunalul din Austin, S.U.A., unei conducătoare auto acuzată de a fi condus mașina în stare manifestă de ebrietate.

---

[3] Totuși, pentru persoanele cele mai sceptice, îl redau mai jos :

Ea — Dragul meu, cred că în garajul nostru sălășluiesc fantome.

El (lipsit de imaginație) — Haida-de! De unde până unde ideea asta?

Ea — Când am băgat mașina înăuntru, am auzit un zgomot înfiorător...

În zadar femeia protesta jurându-se pe tot ce avea mai scump că e membră activă a ligii antialcoolice;

În pledoaria sa, agentul de circulaţie care constatase delictul clama cu vehementă indignare:

— Mi-a fost imposibil să discut logic cu dumneaei! Debita fără întrerupere un șuvoi de cuvinte incoerente!

Noroc cu avocatul apărării care, deloc intimidat, a pus punctul pe I:

— Onorată instanţă, în cazul unei femei, faptul că vorbește fără întrerupere și cu atât mai puţin lipsa de coerenţă, nu pot fi reţinute ca probe ale stării de ebrietate!

Veţi replica, din dorinţa de a-mi da peste cap demonstraţia, că dracul nu e chiar atât de negru și că ajunge ca femeia de la volan să aibă o înfăţişare de starletă și un zâmbet uns cu miere, pentru ca poliţistul sau agentul de circulaţie, sau ce-o fi el, s-o absolve galant de orice erezie pe patru roţi.

Da' de unde!

Mai înfăţișare decât surorile Kessler — și încă în dublu exemplar — nu posedă multe persoane: cap de păpușă, picioare absolute, șarm, ce mai, balerine de 24 de carate. Cu toate astea poliţia münchenează nu s-a sfiit să le ia în colimator, obligându-le să ţină un jurnal de bord pentru automobilele lor, ca să se știe exact care din cele două este la volan și invers. Motivarea a fost formulată în termenii următori: „Poliţia s-a săturat să tot facă confuzii și dorește să fie dreaptă, evitând amendarea lui Alice pentru contravenţiile lui Ellen, precum și viceversa".

Din context rezultă nu amabilitatea poliţiei faţă de cele două superstaruri ale music-hall-ului ci, dimpotrivă, hotărârea ei de a le sancţiona pe fiecare în parte, fără milă.

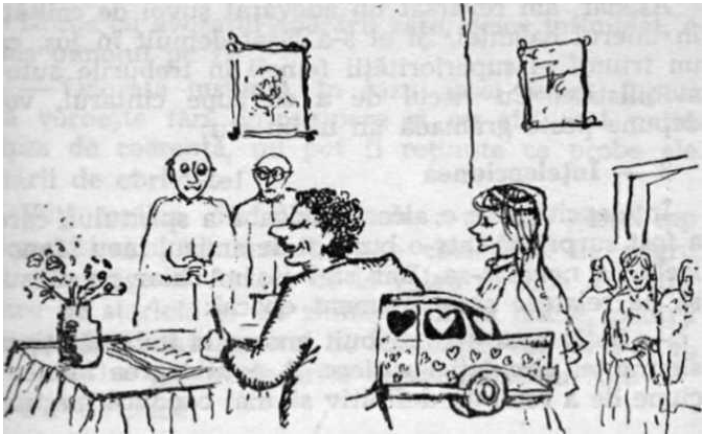
Recunoaşteţi și dumneavoastră, ca să fii femeie și să îndrăznești a te aventura cu mașina pe drumul public, trebuie să ai vocaţie de martir și răbdare de înger!

Așadar, am revărsat un adevărat șuvoi de calităţi în talerul balanţei. Și el s-a lăsat demult în jos, ca un triumf al superiorităţii femeii în treburile automobilistice. Cu riscul de a se rupe cântarul, voi depune peste grămadă un ultim atu:

8 Înţelepciunea

Înţelepciunea e o aleasă podoabă a spiritului, care a fost surprinsă într-o bună zi de amicul meu Manolache la nevastă-sa. Dar să-l lăsăm chiar pe dânsul să ne relateze acest moment epocal:

— Soţia mea a contribuit enorm la îmbunătăţirea siguranţei circulaţiei rutiere. A avut marea înţelepciune de a renunţa definitiv să mai conducă mașina.



Două inimi și-un motor

Primul însemn dat în lume unui automobil a fost format din două litere și o cifră:

I. A. — 1

Evenimentul s-a produs la sfârșitul veacului trecut, dar istoria nu a reţinut data exactă. În schimb ea ne-a transmis peste ani numele celui cu ideea. Iniţiatorul numărului de înmatriculare a fost un comersant din Berlin, Rudolf Herzog. Interesant e că vajnicul cetăţean german nu și-a fixat însemnul pe automobil din raţiuni administrative, ci numai și numai din dragoste pentru tânăra sa soţie Iohanna Anker. La iniţialele numelui ei, I.A., automobilistul curtenitor a adăugat și cifra 1, ceea ce trebuia înţeles în sensul că Iohanna a fost prima (și marea) lui iubire.

Așa s-a deschis în istoria furtunoasă a automobilului capitolul amorului. Odată pătruns în interiorul mașinii, pătimaşul sentiment a prins rădăcini temeinice și n-a mai putut fi dat afară din cabină cu niciun chip. Ba mai mult, iubirea s-a cramponat atât de tare de persoana automobilului, încât nu puţine căsătorii s-au celebrat în exclusivitate datorită lui. Să n-o condamnăm deci pe Floricel, junǎ abia ieșită de pe băncile liceului, care într-un acces de personalitate anunţă:

— Mamă, dacă nu mă lași să mă căsătoresc cu Mircea, eu fug de acasă.

Mama, ca toate mamele, nu e prea încântată de graba fiică-sii, când e vorba de o hotărâre așa de importantă. Se ia cu mâinile de cap, lamentându-se:

— Vai, vai, ce-a făcut băiatul ăsta din tine, nu pot să înţeleg! Nu cumva umblă cu vrăji?

— Nu, mamă, cu Dacia 1300!

Toate romanele de dragoste scrise de automobil se desfășoară după două scheme principale, care însă au un element comun. Întotdeauna la volan se află EL. EA e pietonă sau autostopistă, deci n-are mașină, deci râvnește la un loc în

mașina LUI. Asta este prima schemă.

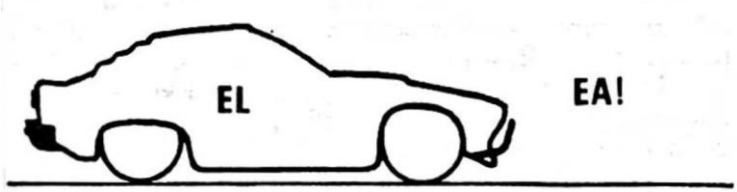
Sau: EA e lângă EL, deci și-a consolidat locul în mașină, deci sunt deja logodiţi, dacă nu chiar și căsătoriţi. Asta este a doua schemă.

N-am întâlnit niciodată în literatura de specialtate schemele trei și patru, cu EA la volan și cu EL

pe jos sau alături. Ba să nu mint, le-am întâlnit și în literatură și în viaţă, dar în ele nu mai rămânea loc pentru dragoste. Se axau numai pe ceartă și controverse zgomotoase, motiv pentru care nu merită nicio consideraţie.

Voi da aşadar drept de cetate schemei numărul 1.

Pentru mai multă claritate, îmi îngădui să prezint mai jos o epură explicativă, în care semnul exclamării indică în pieptul cui se înfiripă iubirea.



EL e bineînţeles la volan și bântuie prin oraș ca o dulce molimă brunetă. ELE îi admiră profilul, într-o străfulgerare de viteză, în timp ce așteaptă tramvaiul pe un refugiu pietonal. Dar cea care primește în plin săgeata lui Cupidon e EA! Cu pași împleticiţi se târâie până la casa părintească și, învinsă de sentiment, se prăbușește în braţele mamei, în vreme ce buzele, pradă unei emoţii intensive, abia reușesc să articuleze:

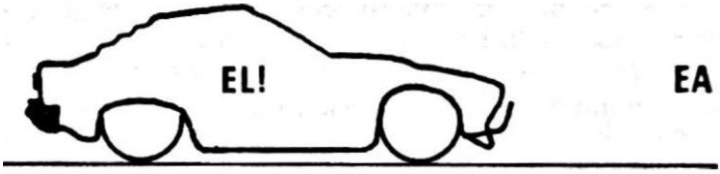
— Știi — mămico… azi am hotărât să… să mă mărit!!…

— Nu mai spune! Și cum îl cheamă pe pretendent?

— Uite, asta nu știu… îi știu însă numărul mașinii: X-B-7933.

Printr-o simplă translaţie a semnului de exclamare, schema analizată deschide căi noi de explorare. Din nou apelăm la grafic. (Vezi mai jos):

EA se grăbește să ajungă la facultate. Aleargă. În aerul proaspăt al dimineţii obrajii îi sunt îmbujoraţi și rochiţa largă îi flutură. Pare un trandafir dus de vânt, dacă îmi permiteţi o comparaţie absurdă.



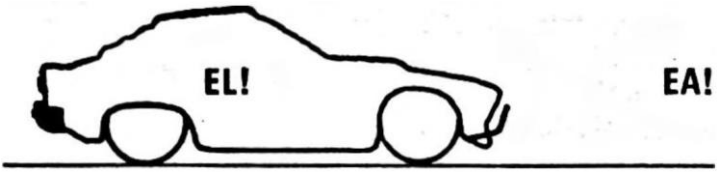
EL trece întâmplător cu mașina și o zărește de departe. Nici nu e greu, imaginea El învoalată domină peisajul străzii. Iubirea îl încolţește brusc. Pe EL. Accelerează, o depășește, frânează, o așteaptă. EA se apropie, repede-repede.

EL ezită, apoi îndrăznește:

— Sunteţi grăbită, domnișoară? Vă pot conduce cu mașina mea…

— De ce? Ca să mă întârzii și mai mult?

Cu două semne de exclamare ajungem, în aceeași schemă, la o cu totul altă poveste.



De astă dată vom începe cu epilogul întâmplării. E ora 21 sau, cum se zice în popor, nouă seara. În jurul mesei din sufragerie au luat loc membrii familiei. Un singur loc a rămas gol: locul Sandei. Televizorul pâlpâie pe bufeţel, înfăţișând într-o lumină albăstruie peripeţiile serialului de sâmbătă seara. Dar nimănui nu-i arde de distracţie, dacă distracţie mai poate fi numit serialul de sâmbătă seara. Stau toţi și se uită îngrijoraţi unii la alţii. Sanda n-a venit. Sanda întârzie. Cina e un calvar.

În fine, Sanda se aude venind. Nouă și treisprece minute. Tatăl se ridică în picioare, încruntat. Figura lui anunţă furtună.

— Sanda, rostește el apăsat, cu vocea gravă. De ce ai întârziat atâta?

— N-am nicio vină, tăticule. S-a ţinut după mine un tânăr cu o mașină superbă!

— Ei și?

— A avut o barieră îndelungată…

Schema numărul 1 poate fi aplicată și în variantă retro. Considerând prima din cele trei epure prezentate mai sus, să admitem că au trecut anii și că EL, al cărui păr brunet s-a mai rărit și a cărui alură atletică a mai căpătat câteva kilograme bune, tocmai discută cu un agent A.D.A.S. clauzele unei asigurări CASCO. Agentul, care nu dorește ca instituţia pe care o reprezintă să fie trasă pe sfoară, se interesează de una, de alta:

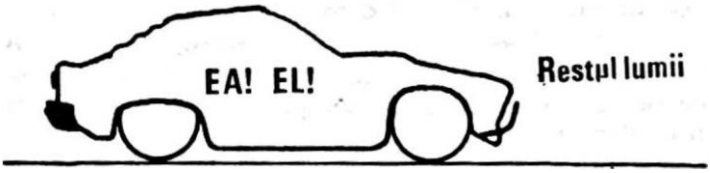
— De când conduceţi mașina aţi comis vreun accident?

— … Mdeh… ce să zic…

— Observ că ezitaţi. De ce nu răspundeţi sincer? Ce-mi ascundeţi?

— Să vedeţi… nu știu dacă poate fi numit accident, deoarece victima am fost eu însumi: mi-am cunoscut soţia invitând-o în mașină pe când făcea autostopul pe șosea!

Cea de a doua schemă de bază a iubirilor automobilistice comportă un grafic unic, ceea ce nu înseamnă că e mai puţin bogată în nuanţe de conţinut. Din respect pentru instrumentarul științific al analizei, redau mai jos epura exactă a îndrăgostiţilor și a mașinii lor *(Eppur şi muove,* în traducere italiană liberă).



Întrucât acum mașina nu mai desparte cuplul, ci îl unește, voi ţine seamă de această realitate, ortografiind în consecinţă **ELŞIEA.**

Prin urmare, **ELŞIEA** sunt doi tineri scoţieni înamoraţi până peste urechi. Au împrumutat automobilul unui prieten de-al lor — nescoţian — și au pornit în excursie.

EL e la volan. **EA** îl mănâncă din ochi. **EL** se frământă. Ar vrea să-și exteriorizeze o anume dorinţă… dar nu are curaj. Timpul trece. **EA** îl admiră pe **EL. EL** ezită. Excursia se apropie de sfârșit. Hai, tinere, fii bărbat!

— Linda, știi… aș vrea să-ţi spun ceva, dar nu îndrăznesc…

— Îndrăznește, Phil, îndrăznește, îl îndeamnă fata, cu ochii strălucind de o arzătoare dorinţă. Hai, îndrăznește, te rog!

— Uite, Linda… N-ai vrea tu…

— Vreau! Ce anume?

— Să… plătești o jumătate din benzină.

ELŞIEA faţă în faţă cu criza de preţuri a benzinei. Subiectul unui roman de dragoste în plină actualitate! Și cu atât mai dramatic cu cât protagoniștii ui sunt scoţieni. Într-un viitor nu prea îndepărtat sper să pot dezvolta această temă într-o carte și-i invit respectuos pe confraţii mei scriitori să nu-și însușească subiectul pe care am făcut imprudenţa să-l divulg aici. Să fim oameni!

În schema-cadru „ELŞIEA — restul lumii" este loc suficient pentru cele mai variate raporturi umane ce pot surveni între cei doi protagoniști. Exemplul precedent i-a prezentat la începutul înfiripării unor sentimente reciproce care, de altfel, i-au și adus de aceeași parte a parbrizului. Când asemenea sentimente prind a se contura mai pregnant, tinerii amorezi pot căpăta statut social de logodnici. Este acea perioadă de beatitudine din viaţa a doi îndrăgostiţi când, în loc de semne de circulaţie, EL vede pretutindeni ochii și buzele iubitei și, în loc de motor. EA aude numai și numai șoapta învăluitoare a adoratului.

Pentru circulaţia automobilistică, perioada aceasta, deși destul de scurtă, este extrem de primejdioasă. Traficul rutier nu are inimă, el nu pune temei pe sentimentele omului de la volan, ci numai pe siguranţa și pe calmul conducătorului auto. Italienii, mari amatori și de mașini și de… logodnice, obișnuiesc să-și păstreze totuși luciditatea în aprecierea situaţiei, spunând: „Cine este în stare să conducă un automobil și în același timp să-și îmbrăţișeze logodnica, înseamnă că acordă prea multă atenţie…logodnicei!"

Majoritatea logodnelor se îndreaptă inexorabil către deznodământul firesc al căsătoriei, și asta pe toate meridianele pământului. Se pare că în Franţa mașina

joacă un rol deloc episodic, chiar și în ziua constituirii noii familii. Însăși legislaţia ţării intervine stabilind ce nu se cuvine să facă un automobil participant la bucuria generală a nunţii. Astfel, când doi tineri francezi îşi unesc vieţile, ofiţerul stării civile le înmânează, pe lângă certificatul nelipsit la asemenea ocazii, și o notificare prin care li se atrage atenţia că este interzis cortegiului matrimonial de mașini să ruleze într-un concert de claxoane, să salute adică în acest mod entuziast, dar neregulamentar, evenimentul.

Odată depășit momentul festiv, simţămintele se mai calmează, iar schema cadru cu **ELŞIEA** se îmbogăţește cu valenţe inedite. Cum ar fi… o altă **EA** (o vom numi **EA-2**). Deoarece asemenea situaţii confuze apar din păcate, nu le putem păstra sub obroc.

EL, aflat într-o deplasare în provincie cu auto mobilul personal, a cunoscut-o pe **EA-2**, învăţătoare prin partea locului. Naturi slabe și înclinate spre compromis, cele două personaje conturează împreună o aventură fără sorţi de consolidare. **EL** a tăcut mâlc în privinţa soţiei sale de la București. **EA-2**, turmentată de fericirea picată din cer (**EL** e cineva în Capitală, mașină; leafă mare etc…), nu și-a pus niciun moment problema existenţei unei eventuale **EA-1** în biografia **LUI**. Să ne imaginăm acum că automobilul cu cei doi amorezi temporari se îndreaptă spre „Terasa Turturelelor”, unitate a cooperaţiei de consum din urbea unde se consumă ultima zi a deplasării **LUI**. Înăuntrul vehiculului se schimbă replici încărcate de miez:

El — Pisicuţo, trebuie să-ţi fac o mărturisire neplăcută.

Ea-2 (puţin mirată, puţin surprinsă): — Nu-mi da emoţii, dragule!…

El — Trebuie să-ţi spun… s-ar putea să fii dezamăgită…

Ea-2 — Ce s-a întâmplat?

El — S-a întâmplat că la București… sunt căsătorit și am doi copii.

Ea-2 — Of, ce spaimă am tras! Credeam că nu ai destule parale să mă duci la „Terasa Turturelelor”!

O, da! Acesta e tristul adevăr! Dacă adeseori auto mobilul cimentează căsniciile, tot dânsul le poate șubrezi, acolo unde întâlneşte caractere șovăielnice și firi nestatornice. Având un permis roz de conducere în buzunar, mulţi bărbaţi îşi estompează în memorie imaginea consoartei și îşi descoperă aptitudinile de cuceritor, ale unui Casanova, ale unui Don Juan. Și asta pentru că mașina, ca un alchimist medieval, are harul de a transforma un cumsecade tată de familie într-un seducător al șoselelor și o văduvă semicentenară într-o tânără speranţă matrimonială. Sau cel puţin, așa cred ei…

De fapt avem de-a face cu o deplasare de accent. Atracţia mașinii este atât de irezistibilă, încât o căsătorie poate să se lege numai și numai de dragul ei. Proprietarul vehiculului e redus la ipostaza de anexă vie, un fel de rău necesar, o clauză neplăcută fără de care nu se poate încheia contractul, o concesie obligatorie făcută de dragul atingerii scopului.

Obștea, gura lumii, cum i se mai spune, sintetizează atare întâmplări cu o foarte plastică expresie: „S-a căsătorit cu o mașină”. Natural, vânătorul de zestre pe patru roţi n-ar recunoaşte în ruptul capului că s-a prezentat în faţa ofiţerului stării civile

doar din interes material. El va repeta sus și tare:

— Draga mea, nu te lua după ce bârfește lumea. Să știi că eu nu sunt un interesat. Te iau pentru calităţile tale și nu pentru automobilul tău.

— Ce mult mă bucur, iubitule!

— Și ca probă, îndată după căsătorie îl voi vinde și voi cheltui banii cât mai repede.

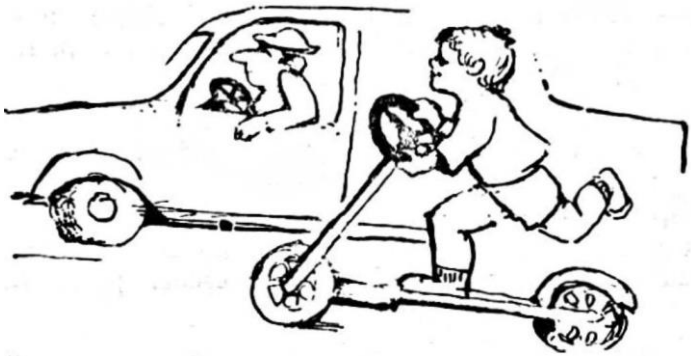
Spre imensa satisfacţie a tuturor oamenilor de bună credinţă, orice naș își are nașul. Irezistibila ispită auto se răzbună, dând adeseori peste cap vicleniile mirelui interesat.

Înţelegem deci furiile care l-au năpădit pe un șmecher însurăţel din calcul, și care îl fac să-și reverse năduful asupra celei ce i-a mijlocit o căsătorie tactică:

— N-o să ţi-o iert niciodată, tanti Esmeralda!

Mi-ai spus că fata nu-i nici frumoasă și nici deșiteaptă, dar că în schimb are mașină. Și acum, după cununie, aflu că totul nu-i decât minciună!

— Ei, să nu exagerăm, maică. De acord, n-are mașină, dar cu prima parte nu te-am minţit deloc!



Prea mic pentru un volan atât de mare

Dacă admitem că rodul, consecinţa directă a iubirii, se prezintă sub înfăţișarea bucălată a unui copil, atunci capitolul despre relaţia dragoste-automobil nu poate fi succedat decât de capitolul tratând relaţia purtătoare de rimă *copil-automobil.* Sau *puștan-volan.* Sau *minor-motor.*

Este extrem de grăitor faptul că imaginea auto mobilului se strecoară insidios în viaţa micilor făpturi umane încă din cea mai fragedă pruncie. Progeniturile noastre iau cunoștinţă de forma stilizată a popularului mijloc de transport mai întâi sub aspectul unor ambalaje din material plastic, pentru bombonele multicolore de dimensiunea ali celor. Prichindelul mănâncă bombonelele apoi se înverșunează împotriva ambalajului, presându-l cu piciorușele, aruncându-l de toţi pereţii, morfolindu-l în gură, trăgând de el până la completa distrugere a imitaţiei de

automobil.

Ceva mai târziu, părinţii micuţului vor avea grijă ca printre jucăriile pe care acesta le va face bucăţi să se găsească micromodele de automobil din ce în ce mai evoluate, din ce în ce mai asemănătoare unei mașini adevărate. Trase cu o sforicică, utilate cu mecanisme care vâjâie sau ţiuie, ulterior acţionate de arc și în cele din urmă puse în mișcare de baterii electrice, jucăriile-automobil sunt tot atâtea trepte în educarea unei atitudini active a copilului faţă de bolidul pe patru roţi: aceea de intoleranţă. Încă de acum, din fașă, se călesc acele caractere tari care vor înscrie printre obiectivele lor viitoare bușirea, ciocnirea, tamponarea, desfiinţarea primului lor automobil.

Să nu lăsăm însă la voia întâmplării dezvoltarea trăsăturilor unui asemenea caracter ferm. Exemplul personal pe care îl pot furniza în special taţii, poate fi hotărâtor. Să acţionăm deci, tinichigeriile auto atâta așteaptă!

Există însă și copii mai încăpăţânaţi, mai greu educabili; nu toţi acceptă de la început și fără luptă ideea că automobilul este construit pentru a fi turtit într-un plop de la marginea drumului. Printre ei se numără și Gigei, băieţelul lui Vasile N., care Vasile e cumnat cu Pamfil, fratele Tincuţei, care e măritată a doua oară cu unul Ilie, pe care nu-l cunoaşteţi. Gigei tocmai a ajuns în preajma vârstei de 4 ani și 5 luni și toată ziua plimbă de colo-colo pe covor o mini-mașinuţă de curse, nu mai mare decât un pantof. Activitate ce nu se întrerupe nici atunci când familia are musafiri.

Mămica e de altfel foarte mândră de interesul pe care Gigei îl arată jucăriei cu patru roţi:

— Uitaţi-vă la el, ce dulce e! Leit taică-său! Toată ziulica numai cu mașina.

Gigei, în patru labe pe covor:

— Da, mămico, numai că eu n-o turtesc niciodată pe a mea.

Copil, ce știe el! Abia mai târziu va începe Gigei să savureze plăcerea de a-și carambola mașinuţele, două câte două, își va evidenţia adică instinctul. Pe măsură ce va creşte copăcel, ajungând până la clanţa ușii, Gigei nu va ezita să o deschidă, să iasă afară din casă și să experimenteze încă slaba sa forţă distructivă pe modele de mașini reale.

Vine și ziua celui dintâi succes. Reintrând în casă după o consistentă partidă de joacă în aer liber, băiatul aduce vorba așa, ca din întâmplare:

— Tăticule, am auzit că oamenii care conduc automobilul au nervii tari. E adevărat?

— Da, fiule, așa este.

— Atunci desigur n-ai să te enervezi că ţi-am îndoit aripa din spate cu mingea de fotbal…

Culmea e că tatăl nu se dovedește a fi la înălţimea așteptărilor lui Gigei. Reiese imediat că nervii săi nu sunt chiar așa de tari pe cât ar fi sperat fiul.

Episodul are ca epilog câteva palme răsunătoare la fundul micuţului experimentator, trădând serioase inconsecvenţe în vocaţia pedagogică a părintelui. Ba uneori se comit și nedreptăţi strigătoare la cer.

De asta m-am convins personal, văzând odată pe o bancă, în parc, un puști

care se smiorcăia de mama focului. Mă uit în dreapta, nimeni. În stânga, nimeni.

S-o fi pierdut, sărăcuţul, îmi zic eu (suflet milostiv, ce vreţi!) și mă apropii urgent să îi ofer primul ajutor… moral.

— De ce plângi, puișor?

— Hăă… fratele meu… hiii… a zgâriat… hâîî…mașina lui tăticu'… îîî, hăă, hiii, hâîî…

M-am liniștit, nu e ce credeam eu. Totuși ceva nu se leagă.

— Bine, dar dacă a zgâriat-o el, de ce plângi tu?

— Noi suntem gemeni și tăticu' nu ne poate deosebi… hăă, hâîî…

Mintal îmi examinez retrospectiv biografia și le mulţumesc de o mie de ori celor ce mi-au dat viaţă, pentru înţelepciunea lor de a nu mă împovăra cu un frate geamăn. Concomitent, simt clocotind în mine un val de nestăpânită revoltă. Cum, așa se face educaţia? Tată denaturat, cine te-a învăţat să pedepsești copilul la întâmplare? Păi, eu am citit o carte care zice cu totul altceva. Acolo pe primul plan e evidenţiată puterea de persuasiune a cuvântului, nu administrarea unei barbare corecţii fizice. Unui copil trebuie să-i explici, el trebuie convins cu argumente blânde, dar inteligente. De pildă, când îl prindem că râcâie caroseria unui automobil staţionat lângă trotuar, îl vom lua binișor de lângă locul crimei, spunându-i:

— Băieţaș, nu mai zgâria mașina lui nenea, că-ţi strici minunăţia aia de briceag.

Așa înţeleg eu să dezvoltăm la cei mici simţul valorii.

Din păcate, prea puţini procedează astfel. Mai ales atunci când (nu) ne ocupăm întrucâtva de educaţia copiilor, uităm un lucru, un factor ce poate da peste cap ecuaţia pedagogică: acela că dumnealor, ţâncii, au o mare disponibilitate pentru extrapolare. Copiii extrapolează precum *monsieur* Jourdain făcea proză, adică fără să aibă habar că fac așa ceva. Și de altfel ei sunt încă prea necopţi ca să priceapă un termen atât de abstract, cum rezultă și din definiţia dicţionarului, citez:

Extrapolare — *Extindere ipotetică, pe baza unui raţionament prin analogie, a unei noţiuni de la un domeniu la altul.*

Capul să te doară, nu altceva!

Dar mititeii, dacă la teorie sunt încă nuli, în compensaţie obţin rezultate notabile ca practicieni ai extrapolării involuntare. Prin urmare ei vor raţiona că, de vreme ce le este îngăduit să calce în picioare și să dea de pământ mașinuţele lor jucărie, înseamnă că tot ce este automobil merită un tratament similar.

Cu alte cuvinte, vor extinde ipotetic — după cum pretinde definiţia — pe baza unui raţionament analogic, noţiunea de „dacă vreau, pot s-o fac praf", de la domeniul jucăriei cu arc și cheiţă la domeniul jucăriei cu benzină și motor. Și atunci nu ne mai rămâne nimic de făcut, decât să stăm zi și noapte la pândă…

Pândă, ziua I…….

Bilanţul: nimic.

Pândă, ziua a II-a…….

Bilanţul: așijderea.

Pândă, ziua a III-a……

Bilanţul: un guturai.

Pândă, ziua a IV-a… a V-a… restul săptămânii.

Bilanţul: o sciatică și, în fine…

— Aha, te-am prins, puștiule! Va să zică tu ești derbedeul care mi-a dezumflat cauciucurile și mi-a scrijelit portiera cu o cărămidă!

— Eu, nene.

— Halal educaţie! Cum e posibil să fii atât de obraznic? Uite, fratele tău a stat cuminte. N-a făcut nimic.

— Normal. Unul din noi trebuia să păzească.

Bine că nu toţi copiii sunt înclinaţi spre rele! La unii se observă, încă de timpuriu, rudimente de atitudine critică. În general, atunci când asemenea copii apar pe stradă, ei sunt întâmpinaţi de ceilalţi prichindei ai cartierului cu un cor dezaprobator, din care nu lipsește formula:

Tică pârâciosu'.

Să-i întoarcem dosu'!

Mai poate fi utilizată, cu succes aproximativ, strigarea:

An tan te.

Dize mane pe

Cine zice, ăla e!

Dar nici pe această cale micii campioni ai adevărului nu vor fi împiedicaţi să-și desfășoare și pe mai departe micro-activitatea lor justiţiară.

— Tăticule! Tăticule, vino repede, să-l baţi!

— Ce s-a întâmplat, băiete?

— O mână criminală a dat cu piciorul în minge și ţi-a spart parbrizul!

Implicarea foarte tinerei generaţii în problemele automobilismului contemporan este cu mult mai complexă decât ar îngădui să se creadă cele câteva exemplificări anterioare. Precocitatea copiilor de azi depășește orice închipuire și, așa cum Roberto Benzi sau, la noi, junele Cristian Postăvaru, abia trecuţi de vârsta biberonului, luaseră în mână bagheta spre a dirija mari orchestre simfonice, la fel și automobilismul îşi are un prunc minune al său. Fenomenul în pantaloni scurţi se numește Ben și este englez.

Avea numai doi anișori când, profitând de îndepărtarea mămicii sale pentru câteva minute, s-a strecurat până la volan. Cu uimitoarea forţă de imitaţie a vârstei și cu o memorie puţin obișnuită, copilul a repetat mișcările pe care le văzuse la părinţii lui și, deconectând frâna de mână, a pornit-o la drum.

Din fericire, automobilul condus de uimitorul șofer a parcurs doar câţiva metri, poticnindu-se în camionul parcat în faţa lui.

Ben nu s-a accidentat, în schimb mămica a avut le plătit contravaloarea pagubelor pricinuite, iar poliţia i-a interzis să-l mai lase pe Ben singur în automobil, încă 14 ani de acum înainte…

Cel mai tânăr contravenient al automobilului a cunoscut aşadar tăria braţului de fier al legii circuaţiei. Dar copiii și-au luat revanșa împotriva agenţilor de poliţie în cu totul altă parte și anume în orașul american Akron. Acolo doi prichindei

năzdrăvani au avut ideea profund comercială de a alcătui o hartă sui-generis, pe baza unui set complet de informaţii furnizate de puștimea orașului. Când a văzut-o, un editor local a tipărit-o urgent și a difuzat-o prin reţeaua de librării din oraș. Harta s-a epuizat numaidecât, fiind cumpărată cu frenezie de conducătorii auto locali, ca un bun de mare preţ. Imensul succes de librărie al acestui best-seller se explică lesne dacă mai adaug amănuntul că pe harta cu pricina figurau toate… staţiile radar fixe din orașul Akron!

Disputa între ochii radarelor și ochii copiilor s-a tranșat deci net în favoarea ultimilor.

Propun să rămânem perplecși pentru o clipă și să ne punem problema: de unde perspicacitatea copii lor din zilele noastre? Cum de sesizează ei atât de profund însemnătatea acelui punct cheie al vieţii automobilistice, care este radarul organelor de circulaţie?

Păi bine, oameni buni, au n-aţi băgat de seamă sutele de întrebări despre „ce e mașina” și „la ce se întrebuinţează ea”, pe care vi le-au pus copiii de-a lungul anilor? Aţi uitat fluxul neîntrerupt de „De ce”-uri, „Cum-uri” și „Când-uri” care au contribuit la albirea progresivă a frumosului dumneavoastră păr? V-au zburat din minte toate acele…

…— Tăticule, când o mașină consumă prea multă benzină, se îngrașă și devine autobuz?

…— Nene, acuma că ai intrat cu automobilul matale în stop, se cheamă că ai făcut autostopul?

…— De ce tăticu’ cere benzină de 90 și dă pe ea 100 de lei?

Nouă, celor mari, toate întrebările astea ne intră pe-o ureche și ne ies pe alta. Dar copilul bagă răspunsurile la cap. Le depozitează acolo, claie peste grămadă, iar la momentul potrivit le combină în raţionamente stupefiante.

Cineva povestea odată că pe când își făcea, într-o duminică dimineaţa, toaleta mașinii, l-a observat pe băieţelul vecinilor cum îl spiona cu vie curiozitate.

Piciul stătea pe bordura trotuarului, parcă fascinat de operaţiunile rutiniere efectuate pe caroseria și geamurile automobilului. Spălatul cu furtunul îl interesa cu osebire. Până într-atâta încât la un moment dat a întrebat:

— Nene, mașina dumitale e un Trabant?

— Da, nu vezi?

— Și ce-i faci acum?

— O stropesc cu furtunul.

Puștiul a clătinat cu neîncredere ciuful său roșcat.

— Degeaba o uzi. Mai mare de atâta nu crește.

Altă întâmplare. Suntem în plin sezon de concedii. Șoseaua spre Constanţa geme de automobile. Unul dintre ele se strecoară cu abilitate, făcându-și loc, depășind. Rând pe rând sunt lăsate în urmă câteva mașini care trag după ele bărci legate pe semiremorcă. În timp ce tatăl studiază concentrat eventualele breșe ale traficului, care să-i permită noi depășiri, băieţelul lui, cuprins subit de gelozie, explodează:

— Tăticule, ei de ce au barcă și noi nu avem?

Ce poţi să-i răspunzi copilului! El habar n-are ce e acela buget de familie. E mai înţelept lucru să-i furnizezi o explicaţie mai aproape de înţelegerea lui. Ceva în genul:

— Noi nu avem barcă pentru că la noi acasă nu e nici lac, nici râu.

Ţi-ai găsit să-i închizi gura minorului! La toate are replică:

— Dar nu e nevoie s-o punem pe apă. O putem trage pe șosea, ca toată lumea.

Cel mai mult îmi place atunci când micuţii zilelor noastre încearcă să facă paradă de cunoștinţele lor auto. M-a dat gata un băieţandru nu mai înalt ca o umbrelă, care mi-a bătut deunăzi la ușă, aducându-mi vestea:

— M-a trimis unchiul meu să vă spun că n-o să poată veni mâine în vizită la dumneavoastră, așa cum v-a promis.

— De ce?

— Are necazuri cu mașina, i-a intrat apă în carburator.

L-am privit admirativ pe mărunţel. La vârsta lui știam ce e apa, dar habar n-aveam ce-i un carburator. Totuși, combinaţia celor două noţiuni mi-a dat de gândit. Am insistat:

— Apă… în carburator?

— Chiar așa.

— Și unde-i mașina acum?

— În râul Argeș.

Altă dată eu am fost acela care am făcut o vizită. M-am dus să-mi văd un prieten cu care nu mă mai întâlnisem de multă vreme. Cum intenţionam să-i ocazionez o surpriză, nu m-am anunţat în prealabil. Am ajuns în faţa locuinţei sale și m-am proptit în sonerie. Sun, sun, într-un târziu aud pe cineva lipăind înăuntru și ușa se întredeschide. Prin crăpă tura ușii zăresc un năsuc cam pe la nivelul nasturelui meu de la haină. Năsucul e prudent cu necunoscuţii, așa l-or fi învăţat părinţii:

— Cine… sunteţi dumneavoastră?

— Sunt nenea Dan Ursuleanu, un prieten al tăticului tău.

— Tăticul nu e în București. A plecat cu mașina.

Puștiul dă să închidă ușa, dar eu n-am terminat.

— Stai puţin, că nu m-am lămurit. A plecat cumva în concediu?

— A, nu, nu cred, zice prichidelul după o scurtă ezitare, că doar a plecat cu mama…

Anii zboară, copilul mai crește și iată-l acum dobândindu-și dreptul de a se duce în tabără. Sunt primii lui pași spre independenţă, excursii îndrăzneţe prin pădurea învecinată, urcuș voinicesc pe munte, traversări bărbătești, din piatră-n piatră, peste izvoarele repezi și cristaline. Băiatul nostru se simte și, într-un fel, chiar și este Micul Prinţ al naturii sălbatice. Dar natura e despicată în două de panglica șoselei și pe acolo trec, ispite irezistibile, tot felul de mașini.

— Dacă vreau, eu mă plimb cu mașina, se laudă micul nostru erou colegilor lui de tabără.

— Fugi de-aici, că nu poţi, zice un pistruiat cu urechile clăpăuge și genunchii

juliţi.

— Eu nu pot? Pe cât pui prinsoare?

— Pe trei melci și un arici.

— Bate palma și fugi să cauţi melcii și ariciul. Iar voi, ceilalţi, ascundeţi-vă în tufișul ăla, să nu mă încurcaţi.

Copiii se trag repede îndărătul tufișurilor de lângă șosea, murind de curiozitate să vadă ce-o să facă lăudărosul. Apoi evenimentele se precipită. Micul Prinţ ochește un automobil care urcă, atacând serpentinele. Fără să ezite se năpustește în mijlocul șoselei, gesticulând disperat cu mâinile. Mașina se oprește exact lângă el.

— Ce s-a întâmplat, puștiule?

— Încă nu s-a întâmplat, dar o să se întâmple. Urcaţi cumva cu mașina până sus, la tabără?

— Dacă e nevoie, urc. De ce mă întrebi?

— Poate îmi duceţi și mie hanoracul până acolo.

— Bine. Și cui îl dau?

— Nu vă faceţi probleme, o să fiu și eu în hanorac!

Șperaclu de… contact

Simetriile guvernează universul…

Conducătorul auto, adică omul, este o fiinţă alcătuită după legile simetriei, la fel și automobilul pe care-l strunește. E adevărat că volanul dezechilibrează oarecum spre stânga această minune de armonie mecanică, dar englezii îl plasează la dreapta, restabilind prin compensaţie simetria auto.

Am procedat la acest preambul teoretic, ca să mă justific în legătură cu tema capitolului pe care îl parcurgeţi începând cu pagina de faţă: automobilul și hoţii săi.

Dacă în precedentul capitol am avut în vedere monumentul de candoare și de puritate care este copilul, acum — pentru restabilirea simetriilor de care vorbeam — va trebui să-l introduc în scenă pe cel ce se află la antipodul candorii și al purităţii.

Că personajul care șterpelește automobile nu poate fi neglijat, o dovedesc statisticile. În Statele Unite ale Americii, una dintre cele mai mari producătoare de automobile ale lumii, la fiecare minut al anului 1978 au ieșit de pe benzile uzinale de montaj aproximativ 17 mașini, iar în același interval de timp se furau câte trei. Un mucalit a propus o soluţie pentru anihilarea furturilor: să se fabrice numai 14 automobile pe minut…

Contra flagelului omenirea îşi ia felurite măsuri, fără prea mare efect. Mai întâi sistemele de siguranţă și de alarmă.

Tot soiul de broaște și încuietori, una mai sofisticată ca alta, apoi sirene care vociferează fie când mașina e mișcată, fie când se bagă cheia în contact, fie când se ajunge la viteza a treia. Portierele ba nu se deschid la insistenţele brigandului, ba se înţepenesc după ce ticălosul s-a așezat la volan.

Nenumărate capcane tehnice îl pândesc pe hoţul naiv și neexperimentat. Numai că această specie este pe cale de dispariţie. Hoţii de automobile se modernizează și ei, ţin pasul cu ultimele cuceriri ale revoluţiei mondiale tehnico-ştiinţifice. Ei operează în deplină cunoștinţă de cauză, evitând sau neutralizând cu dibăcie toate dispozitivele de securitate și ridiculizându-i pe fabricanţii de asemenea *gadget-uri.*

De multe ori metodele de pază simple, robuste, tradiţionale sunt mai eficiente decât cutare nou zăvor electromagnetic lansat cu mare tam-tam de firma producătoare. De pildă, un câine lup legat la roata din faţă a mașinii poate face minuni. Ca și ideea frustă a unui sticlar olandez care și-a gravat numele și numărul de înmatriculare pe toate geamurile automobilului. Găselniţa a făcut prozeliţi, ea însemnând un tatuaj de nește pentru mașină, nu ca vopseaua caroseriei care se poate transforma cât ai zice pește.

Acum hoţii plesnesc de necaz, nefiind treabă lesnicioasă să înlocuiești 6 geamuri pentru a schimba identitatea marinii, operaţie fără de care riști să dai de bucluc cu poliţia.

Dar cum nu toate ideile bune se generalizează, nenumărate mașini continuă să dispară din inventarul proprietarului, căruia nu-i mai rămâne altceva de făcut decât să telefoneze la cel mai apropiat comisariat de poliţie:

— Hallo, police!

— Yes, mister!

— Mi s-a furat adineauri automobilul din curte.

— Aţi zărit cumva hoţul?

— Nu, dar am notat numărul mașinii.

Alteori organul legii beneficiază de indicii mai precise. Odată un cetăţean s-a prezentat la secţia de miliţie de care aparţin și eu, declarând că mașina i-a fost furată de un individ înalt, aproximativ 1,85 m, cu alură uscăţivă, ten măsliniu, ochi întunecoși și care răspunde la numele de Costică Precup.

Miliţianul de serviciu nu și-a ascuns uimirea:

— Deci dumneavoastră știți cine e făptașul!

— Exact, dar vă rog să nu-l arestați încă. Lăsați-l mai întâi să vopsească mașina și să-i schimbe cauciucurile.

V-aţi aștepta ca orice dispariţie de automobil să fie imediat reclamată. În fond e un obiect valoros, a cărui folosinţă intră în rutină și fără de care omul modern rămâne un neajutorat al civilizaţiei. Ei bine, nu! Se citează cazul unui italian care a reclamat furtul automobilului abia la 12 ani după comiterea faptei.

— Era o grămadă de fier vechi, a motivat păgubașul, de aceea n-am socotit necesar să mă plâng de furt. Dar azi fiscul îmi cere impozitul pe 12 ani în urmă…

Există însă și cetăţeni conștienţi care doresc să fie în regulă cu instituţiile oficiale. Numai în virtutea acestui impuls civic poate fi interpretat anunţul apărut în rubrica de mică publicitate a unui ziar parizian:

„Persoana care mi-a furat alaltăieri autoturismul de lângă parcul Luxembourg… (urma marca și numărul de circulaţie)… este rugată să-mi trimită o dovadă legalizată, spre a-l putea scădea de la impozit”.

Păgubitul a raţionat, pe bună dreptate, că a plăti fiscului mai mult decât se cuvine înseamnă a înșela această nobilă instituţie, pusă în serviciul bunăstării generale; în consecinţă a luat măsuri prompte de punere a conturilor la punct. Din păcate nu deţinem informaţii despre colaborarea hoţului la generoasele intenţii ale victimei sale.

Este îndeobște încetăţenită părerea că dispariţia autoturismului personal prin bunăvoinţa hoţilor specializaţi în atare operaţii, constituie un mare necaz.

Nu toată lumea vede însă lucrurile așa…

Am să vă povestesc deci un episod din viaţa Ginei Lollobrigida, actriţă prea notorie încât să necesite precizări suplimentare asupra personalităţii ei. Auto mobilul superbei Gina n-a fost nici el scutit de exagerata consideraţie a bandiţilor. Pe scurt, vedeta ecranului s-a trezit într-o seară că nu mai este în posesia acelui obiect. Bineînţeles, a dat fuga la primul poliţist și i-a expus tărășenia. Omul circulaţiei, deși impresionat de frumuseţea tinerei (pe atunci) și ilustrei reclamante, nu și-a pierdut cumpătul și a cerut toate amănuntele utile redactării unui proces-verbal: marca, numărul, culoarea mașinii, ora, locul de unde s-a făcut ea nevăzută.

Fiind în posesia tuturor datelor, poliţistul a constatat:

— Ar trebui să-i fiţi recunoscătoare hoţului.

— Asta-i bună, eu să-i fiu recunoscătoare lui?!

— Da. Fiindcă dacă nu o fura, eu aș fi fost nevoit să vă amendez pentru parcare într-un loc nepermis!

Pe pământ sunt hoţi și hoţi. Raportaţi la domeniul automobilului, unii dintre ei sunt ditamai tâlharii, subtilizând vehiculul integral. Dar cine nu poate fura un bou se mulţumește și cu un ou. Această variantă a clasicului proverb este conjugată de borfaşii auto de duzină, de găinarii drumului public care, neavând suficient talent să fure mașina cu totul, se mulţumesc cu ce găsesc în portbagaj sau pe canapele. Cu o asemenea realitate s-a confruntat într-o dimineaţă și Zizica, tânără conducătoare auto cu permis nou-nouţ. Urcându-se în Dacia ei sclipitoare pentru a

pleca la târguieli, a constatat că nu e ceva în ordine, mai exact spus nu mai este de loc.

Natural, a dat fuga în casă și imediat, telefon la miliţie:

— Alo, aici… (date personale), veniţi repede să constataţi!

— Dar ce s-a întâmplat, tovarășă!

— Cineva mi-a furat din mașină volanul, schimbătorul de viteze și tot bordul.

Alertă la secţia de miliţie. Judecând după stilul de a opera, spărgătorul auto părea să fie o persoană cu totul necunoscută la fișierul delictelor. Un echipaj e gata să plece în mare viteză la locul reprobabilei, fapte când, din nou, sună telefonul:

— Alo, aici… (date personale), v-am telefonat acum 10 minute.

— Da, tocmai ne pregăteam să venim la dumneavoastră.

— Păi, tocmai asta e, nu mai trebuie să veniţi. Toate obiectele reclamate sunt de fapt la locul lor. Numai că eu mă așezasem din greșeală pe bancheta din spate…

Aici am avut de a face, din fericire, cu o regretabilei confuzie. Alteori însă, lucrurile sunt cu desăvârșire clare. Paguba e pagubă. Ce-a fost în automobil, nu mai e. „Ce-a fost verde s-a uscat, ce-am iubit…m-au scuturat (hoţii)” — cum s-ar putea adapta textul popular la subiectul nostru.

Să revenim deci la rubricile de mică publicitate, acest nesecat izvor de sugestii și de indicii. Vom găsi acolo un anunţ de un optimism robust, pe care vi-l reproduc în toată savoarea sa:

„Dispărut ieri din autoturism personal portofel piele crocodil cu acte și 2000 franci. Rog găsitorul să păstreze portofelul și actele, dar să-mi restituie banii, fiind amintire scumpă de la marna”.

Veţi spune că asemenea anunţuri înserate la ziar nu au mai mult efect decât o frecţie Diana la un picior de frasin. Eroare. Niciodată nu putem anticipa de unde sare iepurele. Sigur, ele nu vor aduce nicio dată mustrări de cuget hoţului, dar adeseori persoane inimoase, citind notiţa din ziar, se vor solidariza cu păgubașul. Ba chiar unele se vor precipita să-i acorde întregul lor concurs:

— Am auzit că oferiţi 100 de lire sterline pentru găsirea unui Rolls-Royce dispărut.

Emoţii, nădejdi de partea părţii lezate în poprietate. Recunoștinţă.

— Da! L-aţi găsit?

— Nu. Dar am venit să-mi daţi un aconto.

Emoţii și nădejdi năruite la loc. Totuși în meciul lor cu hoţii, păgubașii marchează și puncte valabile. Se relatează cazul unui cetăţean din Washington căruia îi dispăruse mașina — un Chevrolet negru asemănător altor câteva mii din oraș. După o săptămână victima furtului vede la un parking un Chevrolet alb, oprit, cu motorul în funcţiune. Auzind mersul motorului, omul bagă de seamă că producea exact aceeași bătaie ca motorul mașinii sale dispărute. Cu ajutorul poliţiei, furtul a fost în cele din urmă dovedit, în ciuda „camuflajului” abil. Se pare că este primul caz de regăsire a unui automobil subtilizat, după „vocea” motorului. Cine are urechi de auzit…

O victorie răsunătoare (și veți vedea de ce) în apărarea mașinii sale a obținut-o un automobilist din Berlinul Occidental, care a recurs la un procedeu pe cât de simplu, pe atât de original: pe canapeaua șoferului a așezat o placă în care erau înfipte cuie cu vârful în sus. Peste cuie a pus o husă dintr-o țesătură pufoasă, apoi și-a văzut liniștit de treburi…

Hoțul a venit, a descuiat, și s-a așezat dar, nefiind fachir, răcnetul lui datorat cuielor a atras toți polițiștii din zonă. Ce să-i faci, au și infractorii… punctele lor slabe!

Și mai diabolic a fost cetățeanul P.I. din Buhuși, care s-a folosit de hoț ca de o unealtă oarecare. Lucrurile s-au desfășurat astfel…

E noapte. Din dormitorul familiei al cărei stâlp e P.I. răzbate un sforăit profund și egal. Deodată, sforăitului i se asociază șoapte alarmate:

— Hei, bărbate, scoală! Scoală-te repede!

Cetățeanul P.I., bulversat din visurile sale ca și onirice, se ridică buimac în capul oaselor. Bâiguie:

— Ce e… dragă… De ce nu mă lași să dorm?

— Am văzut pe geam un hoț care-ți forțează portbagajul mașinii!

— Bravo lui, lasă-l să termine. Știi bine că de o lună nu reușesc să deschid portbagajul!

Până acum am examinat delicata problemă a furturilor de mașini din perspectiva victimelor. De altfel păgubașii auto își au și ei recordmanul lor, personaj ce se găsește (se putea altfel?) în America, țara celor mai neobișnuite recorduri. Deținătorul deloc invidiatei performanțe este Charles Peterson din Dallas, Texas, căruia i s-a furat mașina de 10 ori în ultimii 6 ani. Cei de la asigurări s-au plictisit până peste cap de acest caz costisitor, dar n-au ce face. Plătesc și iar plătesc.

Dar recorduri originale sunt stabilite și în tabăra hoților, asupra cărora ne vom apleca mai abitir în cele ce urmează.

La 23 aprilie 1949 un oarecare Stone a realizat un veritabil tur de forță. Dimineața închiriază un automobil de la un garajist din Pittsburg, statul Pennsilvania, trece în statul Ohio, vinde mașina la Cleveland unui angrosist de automobile de la care o fură după-amiază, gonește înapoi la Pittsburg și o restituie garajistului. Un hoț… parolist!

M-am întrebat de multe ori, ce-o fi în capul unui individ certat cu legea, oare pune mâna să ia auto mobilul altuia. Ce resorturi îl împing spre o asemenea faptă urâtă?

Răspund: fără îndoială, dorința de câștig nemuncit, ispita banului, nu poate fi exclusă din ecuație.

Uneori se mai adaugă spiritul de aventură, plăcerea de a dansa pe sârmă deasupra prăpastiei. În alte cazuri e vorba de slăbiciune de caracter. Făptașul nu poate rezista reclamei luxuriante făcută anumi tor automobile. Reclama îl ia și îl poartă către infracțiune, ca un torent.

Un automobil mult trâmbițat a avut și superstarul muzicii ușoare franceze, Johnny Holliday. O limuzină Panther de vis, cu motor de Jaguar, scaune tapisate

cu vizon, bar, frigider, întruchipare a opu lenţei pe patru roţi.

Dar fiscul veghează…

Veghează și pune impozite, proporţional cu starea materială a contribuabililor săi.

Scandaloasa mașină a atras atenţia agenţilor fis cali și aceștia au impozat-o după cum merita, adică la valoarea ei exorbitantă.

Holliday e cunoscut însă ca o persoană destul de zgârcită în onorarea impozitelor și a declanșat o vastă campanie de publicitate anti-fisc. Revistele ilustrate franceze au publicat la loc de cinste fotografia limuzinei care a stârnit conflictul și, în această etapă, un cititor al respectivelor reportaje… a cedat reclamei și tentaţiei. Splendida mașină Panther a fost furată peste câteva zile și dusă a fost!

În ciuda caracterului senzaţional al furtului, făptașul său îmi apare ca o persoană cu inteligenţă medie, lipsit de imaginaţie și stând slăbuţ la capitolul voinţă. De altfel, publicitatea deșănţată ce înfloreşte în societatea de consum trăiește în special datorită unor asemenea caractere mediocre.

Prin contrast, vă înfăţișez acum un bandit auto cu o fantezie machiavelică și cu o logică stringentă, de adevărat „creier” al crimei. Specimenul s-a făcut remarcat la Sidney, în Australia. Ideea ce a încolţit în mintea lui pusă pe rele s-a materializat după cum urmează:

Mai întâi, cu cinism și aroganţă.
Din spitalul central al orașului
Fură o ambulanţă.
Apoi îi aplică o baie de vopsele.
Transformă paturile în canapele.
Și cu dânsa „machiată” astfel
Ce credeţi că va face el?
Cu o îndrăzneală colosală
Contactează poliţia districtuală.
Urzind un plan fără nicio bubă,
Întrucât poliţia tocmai ar vrea.
Draga de ea.
Să achiziţioneze încă o dubă.
Escrocul a pus totul la cale:
Poftim marfa, mersi de parale.
Vai-vai, ce târg neplăcut.
Că borfașul s-a făcut nevăzut.
Iar poliţia în finalul finalului.
A plătit și paguba spitalului.

Din galeria hoţilor de automobile nu poate lipsi figura serafic-inconștientă a unui alt individ, atestat documentar în presa italiană. E unul din nenumăraţii tineri, spălat total pe creieri de îndelungata frecventare a barurilor, a discotecilor și a

infracţiunilor. Când poliţia l-a prins în orașul Albi, cu ocazia unui filtru de rutină, tipul era la volanul unui automobil de furat. Asta nu-l împiedica să mestece chewing-gum, marcând prin mișcarea fălci lor tempoul unei melodii urlate la casetofonul de bord.

— Mașina mea e în pană, iar eu sunt citat la tribunal pentru a răspunde acuzaţiei de a fi furat alte două mașini, a motivat tânărul goana sa nebună și nepăsătoare la regulile circulaţiei.

Sunt însă și hoţi de automobile care îţi inspiră milă. Eșecurile lor lamentabile nu pot fi puse pe seama incompetenţei în… branșă, ci se datorează unui ghinion ieșit din comun, survenit după comiterea loviturii, tocmai atunci când jubilau mai vârtos succesul acţiunii. Uitau, sărmanii, că doar *finis coronat opus!*

Să ne amuzăm împreună pe seama câtorva finaluri care au răsturnat complet sensul întâmplărilor.

1 Un tânăr francez nu lipsit de tupeu șterpe lește într-o seară un încântător Simca de lux din faţa Operei pariziene.

Victorie!

Planurile lui nu includ „machiajul" obiectului, în scopul de a se descotorosi de el în schimbul unei sume frumușele. Nu, junele nostru are intenţii mai subtile… Chiar a doua zi, dis-de-dimineaţă, îmbrăcat în cel mai bun costum al său și la volanul ultraelegantului automobil, hoţul s-a prezentat la o importantă uzină din periferiile capitalei franceze, solicitând o slujbă. Socotea el, ca bun cunoscător al zicalei „Haina îl face pe om", că mașina îi va netezi calea spre scopul propus. A obţinut cu totul altceva, anume arestarea lui. Automobilul furat era foarte cunoscut la uzină, aparţinând însuși directorului tehnic, mare amator de operă.

Înfrângere…

2 München. Dintr-un parcaj aflat în Max Joseph-platz se desprinde lin un automobil. la viteză, apoi dispare în furnicarul străzii. Dar la volanul său nu se află adevăratul proprietar, ci un hoţoman sadea.

Victorie!

Numai că mare a fost surpriza răufăcătorului, descoperind că nu e singur în mașina pe care tocmai o subtilizase. Pe bancheta din spate, înfofolit într-o pătură, dormea un copil. Hoţul a frânat urgent și a abandonat captura, dispărând după primul colţ de stradă. Copii avea și el acasă, destui…

Înfrângere.

3 Coborând dintr-o mașină de furat și intrând pe ușa unei bănci din Catalonia, un bandit a scos de sub palton o pușcă jucărie, perfect imitată.

Cacealmaua i-a intimidat suficient de tare pe funcţionarii onorabilei instituţii, încât aceștia să-i remită „De bunăvoie" un numerar în valoare de 2,5 milioane de pesetas.

Victorie, și încă ce victorie!

Dar la numai doi kilometri de bancă, pe când se retrăgea strategic cu prada, tâlharul a avut ceea ce s-ar numi pana… prostului, adică a rămas fără un strop de

benzină în rezervor. Înhăţarea lui, cu bani cu tot, nu a mai pus nicio problemă poliţiei.

Înfrângere…

De reţinut morala: mai bine cu sacul gol, dar cu rezervorul plin.

4 O bandă de hoţi din Liverpool, efectuând o spargere asupra unui automobil parcat în apropierea unei clinici medicale, a furat un impozant container din portbagaj.

Victorie!

Natural, și-au luat rapid tălpășiţa, grăbiţi să ajungă într-un loc nepopulat și semiobscur, pentru a-și împărţi beneficiile loviturii. Când au deschis con tainerul, mai să cadă pe spate de surpriză: dinăuntru îi priveau sticlos și fix o sumedenie de ochi. Mașina devalizată, ca și containerul, aparţineau unei Bănci engleze de ochi pentru transplanturi. Îngroziţi, hoţii au fugit unde au văzut cu… ochii!

Înfrângere!

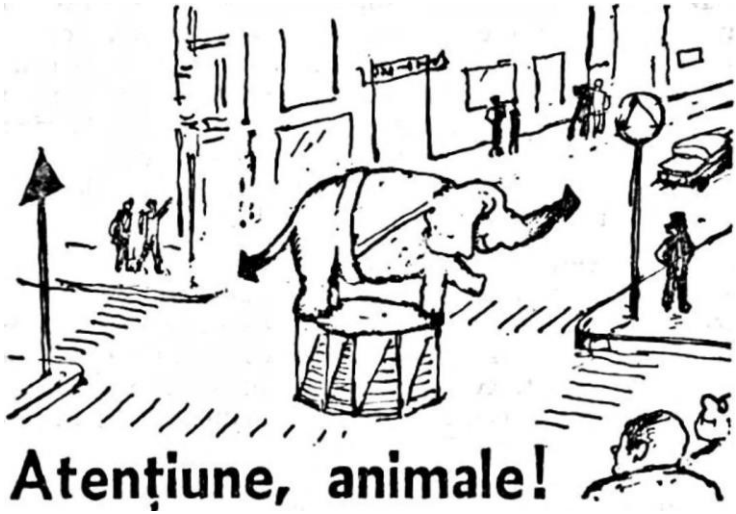
Aș putea adăuga multe alte păţanii cu sfârșit neconvenabil, ba chiar nefericit, pentru hoţii de automobile. Dacă nu le adaug, este ca să nu rămâneţi cu impresia că toţi cei care întind mâna după mașina altuia sunt persecutaţi de ghinioane. Dimpotrivă, mulţi indivizi certaţi cu legea au adeseori șansa de partea lor, până în ziua când norocul îi părăsește și ajung acolo de unde nicio mașină nu te mai scoate…

Câtă vreme deci vor mai dispărea automobile din bătătură, sănătos lucru e să procedăm asemenea prevăzătorului care se duce într-o zi la un birou A.D.A.S. și spune:

— Bună ziua. Aș dori să-mi asigur mașina contra furtului.

— Foarte bine faceţi. Ce mașină aveţi?

— Păi asta e, că n-o mai am. Mi-au furat-o!



Dacă legea circulaţiei s-a văzut nevoită să includă în rândul indicatoarelor rutiere și unul cu semnificaţia „Atenţiune, animale!”, înseamnă că prezenţa animalelor în sfera automobilistică nu mai poate fi ignorată.

La început, conceptul de animal a fost luat global, nediferenţiat, *tale-quale.* Dar secolul nostru pune mare preţ pe specializarea în toate domeniile. Disocieri mai exacte au devenit necesare și în planul simbolisticii animaliere de uz șoferesc.

Așa au apărut — acolo unde șoseaua despică anumite câmpii și anumite păduri — semne rutiere pe care e zugrăvită o graţioasă căprioară gata de salt: asta înseamnă că, în orice clipă, ce e vopsit pe tablă îţi poate apărea în faţa barei de protecţie. Autostrăzi care taie marile parcuri naţionale împănate până la refuz cu tot felul de fiare, una mai sălbatică decât alta, sunt garnisite din loc în loc cu indicatoare auto înfăţișând ba un elefant, ba un leu, ba o girafă. În preriile americane imaginea lor e înlocuită de cea a bizonilor sau a cornutelor mari, iar în Elveţia…

Ei bine, în Elveţia, curentul animalier în pictura semnelor rutiere a atins culmea rafinamentului în micuţul orășel Horgen. Aici municipalitatea, aflată sub dominaţia iubitorilor de animale, a hotărât să instaleze pe arterele urbei un avertizor rutier în premieră mondială. El îi avertizează pe șoferi că se apropie de o trecere pentru… pisici! Pisicile, de a căror inteligenţă nu se îndoiește nimeni, au învăţat foarte repede pe unde trebuie să traverseze strada.

Ele trec ţanţoșe, sub ochii stupefiaţi ai conducătorilor auto ce străbat orășelul, care sunt obligaţi să le cedeze trecerea.

Politeţea volanului se extinde și asupra pisicilor…

După părerea mea, trebuia ca odată să se ajungă și aici. Prea multă vreme automobilul a fost o teroare a faunei. Infinit e numărul gâștelor și puilor care n-au

mai apucat să-și ducă la bun sfârșit nobila misiune de a înviora ospeţele noastre, din cauză că și-au încheiat cariera sub roţile bolizilor mecanici.

Prea mulţi cai au abandonat înfricoșaţi troscotul șanţurilor de lângă șosele, luându-și câmpii și sălbăticindu-se, din motive de claxoane și ambreiaje scrâșnite. Prea mulţi porci au slăbit de groaza dihăniilor metalice ce treceau vâjâind pe lângă mocirla fericirii lor rurale.

Au trecut 81 de ani și revanșa zoologiei asupra automobilului începe să se contureze.

Spun 81 de ani, pentru că se împlinesc exact opt decenii și un an de când, în 1900, mai multe state ale Confederaţiei americane au băgat de seamă că automobilul le sperie peste măsură caii și vitele. Cowboy-ii au protestat amenințând că, dacă șoferii continuă să-și facă mendrele printre cirezile și hergheliile lor, or să pună mâna pe pistoale și… cine știe ce mai iese de aici.

Chestiunea dobitoacelor a ajuns pe masa legislatorilor și patrupedele au obţinut prima victorie împotriva dușmanului lor comun pe patru roţi. S-au votat legi care pretindeau fiecărui automobilist să publice un anunţ la ziar cu minimum 8 zile înaintea călătoriei, precizându-și itinerarul. Acum, caid, boii și vacile primeau un preaviz care le îngăduia să se pună la adăpost de amenințarea invadatorilor șoselei.

Din păcate, automobiliștii s-au înmulţit nemăsurat, ziarele au devenit cu totul insuficiente pentru cuprinderea tuturor preavizelor și mașinile au câștigat — într-un recurs imaginar — disputa lor judiciară cu lumea necuvântătoarelor, căpătând dreptul de a le călca fără jenă ori de câte ori le prindeau pe panglicile de asfalt ale călătoriilor.

Unii șoferi s-au insensibilizat cu totul la accidentele, să le zicem așa, zoologice. Îmi aduc aminte că acum câţiva ani goneam cu un microbuz, în interes de serviciu. Șoferul, băiat bun, simpatic, dar zbura prin sate de parcă ar fi fost pustii. Într-un târziu inima mea milostivă n-a mai răbdat și i-am spus zănatecului:

— Mă Broscăuţeanule (așa îl chema pe omul meu), fii și tu mai atent cum circuli. Până acum ai călcat trei pui.

— Și la câţi am dreptul?

Odată însă i s-a înfundat și lui Broscăuţeanu.

Tocmai trecuse fluierând peste o pisică scăpată din curtea unui sătean, când observăm că o motocicletă se ia după microbuzul nostru. Și ce am mai văzut, nu i-a plăcut deloc colegului meu șofer. Pe motocicletă era proţăpit un miliţian care balansa o baghetă în plan vertical. Asta semnifica fără echivoc că trebuie să tragem pe dreapta și să ne oprim. Ceea ce Broscăuţeanu a făcut imediat fără să crâcnească.

De crâcnit, au crâcnit numai frânele, de a ieșit fum din ele.

— Asta ne ia la întrebări pentru viteză în localitate, a bombănit zăpăucul de lângă mine, căutându-se de acte.

Miliţianul avea însă alte gânduri…

— Te-am prins! Dumneata ești iresponsabilul care, depășind viteza legală, i-ai

călcat pisica lui taică-miu. Îţi dai seama ce-ad făcut? Era cea mai bună pisică a satului!

— Sunt profund dezolat, tovarășe miliţian, dar n-am mai avut timp să frânez. Ceasul rău. Dar să știţi, sunt gata să vă înlocuiesc pisica…

— Daaa? a zis miliţianul pe un ton ce prevestea timp noros. Dacă eşti așa de gata, atunci poftim la noi acasă, în pivniţă, și stai acolo până ne prinzi toţi șoarecii.

Și nu s-a lăsat până când Broscăuţeanu nu s-a dat jos de la volan. Apoi au plecat împreună spre casa cu pricina. L-am văzut pe șofer gesticulând, părea să exprime o gamă de stări cuprinsă între revoltă și neputinţă. Dar miilliţianul — neînduplecat. Îl ducea frumușel de braţ, să preia funcţiile defunctei.

După două ore începusem să fiu îngrijorat. Misiunile de serviciu nu se îndeplinesc pierzând vremea pe șosea. Gândul că Broscăuţeanu al meu ar putea orbecăi după șoareci în bezna unei pivniţe, cu un miliţian de pază la chepeng, mă amuza până la un punct. Dar numai până la un punct…

M-am decis să intervin cu toată hotărârea în favoarea nenorocitului. Mi-am luat inima în dinţi și am intrat și eu în curtea gospodarului. Am urcat în pridvor și am bătut decent la ușă.

— Vă aşteptam! Tocmai îi zisesem lui Ghiţă, fiu-miu, să vă cheme și pe dumneavoastră la masă, mi s-a adresat zâmbindu-mi radios moșul care mi-a deschis.

— Sunteţi foarte amabil, dar să știţi că șoareci nu mănânc, m-am apărat eu prudent.

— Lasă șoarecii, dom'le, că s-a rezolvat. Poftiţi, măcar dumneavoastră să gustaţi ţuica, că șoferul se ţine tare, numai lapte bea.

Să vezi și să nu crezi! Masa plină cu de toate, iar Broscăuţeanu jucând table cu miliţianul, printre farfurii. Nu tu pivniţă, nu tu șoareci.

— Să știţi, zic eu protocolar, regretăm foarte mult ce s-a întâmplat cu pisica dumneavoastră. Noi n-am vrut…

— Lasă dom'le, că s-a rezolvat, nu v-am spus?

Poftim, luaţi loc și omeniţi-vă!

Într-adevăr, se rezolvase. De frica pivniţei, Broscăuţeanu despăgubise gazda cu preţul a vreo două pisici. După aceea, părţile fiind reconciliate, se bătuse palma și se trecuse la ospăţ. Am mai stat și eu vreo două ore, miliţianul și moșul aveau pur și simplu pe vino-ncoace, iar stăpâna casei mereu adăuga câte ceva îmbietor pe masă. Unde mai pui că ne-au dat și hrană rece pentru drum.

Când ne-am văzut plecaţi mai departe, se înserase.

— Mă, Broscăuţene, glumesc eu, ia vezi tu dacă nu e rost să mai vânezi vreo pisică, mă, că astea sunt cu noroc.

Dar șoferul a clătinat din cap în semn de refuz categoric:

— Ferească sfântul! Dacă nu aveam banii ăia la mine, dormeam în beci. Miliţianul nu știa de glumă.

De atunci am mai călătorit adeseori cu Broscăuţeanu pe șoselele ţării. Poate exagerez, dar mie mi se părea că ferea și muștele, ca și cum ar fi devenit, peste

noapte, un membru marcant al societăţii pentru protecţia animalelor.

Problema despăgubirilor civile pentru animalele călcate de mașini capătă desigur și unele implicaţii juridice. Lucrul acesta l-a aflat și o săteancă din comuna Movila Miresei — asta vine prin părţile Brăilei — femeie vajnică și tenace, un fel de Vitoria Lipan care, pentru dreptatea ei, a sunat la ușa unui anume avocat.

— Tovarășe avocat, dacă o mașină mi-a călcat gâsca, pot să-l oblig pe omul ăla de la volan să-mi plătească paguba?

— Desigur, femeie, dacă îl știi și ai și martori.

— Îl știu, cum să nu-l știu! Și am și martori că dumneata ai fost ăl de mi-a omorât bunătate de pasăre.

Avocatul nici n-a clipit. A zis numai:

— Aha. Și cât costă gâsca?

— 100 de lei, atâta face, poţi dumneata să întrebi pe oricine.

— Atunci mai dă 50 de lei și se cheamă că mi-ai achitat onorariul pentru consultaţia juridică.

De pe urma acestor istorisiri nu trebuie să rămânem cu impresia falsă că toţi șoferii încearcă să se sustragă răspunderii pentru accidentele provocate de ei și care au ca victime biete animale domestice neștiutoare. Există și conducători auto conștienţi care opresc instantaneu la locul faptei, dacă nu pentru a acorda primul ajutor, măcar pentru a cădea la învoială cu păgubitul gospodar. Operaţiune delicată, întrucât săteanul irupe într-un șuvoi de blesteme la adresa șoselei și a automobilelor ei, ridicând pumnii înspre cer.

Așa e frumos și cinstit, să respecţi legea nescrisă a onoarei și să întrebi pe un ton împăciuitor:

— Bade, a dumitale e gâsca asta de pe șosea?

Întrebare la care vei primi răspunsul:

— Nu, eu n-am avut niciodată gâște așa de plate.

Tensiunea care plutește în aer va scădea la zero numai după ce vei băga mâna în buzunar și vei scoate de acolo echivalentul pecuniar al ideii de gâscă. Pentru a evita asemenea buclucuri, se recomandă deci să conduci cu ochii în patru și când vezi cârdul angajându-se în traversarea drumului, să virezi disperat, cât te ţine… volanul. Omenia ta va fi pe deplin răsplătită de plopul în care te-ai oprit și subliniată verbal de băbuţa martoră oculară:

— Mare noroc ai avut, maică, de intrași în copacul ăsta. Că dacă-mi călcâi vreo raţă, nu scăpai fără o sută de lei!

Și alte vietăţi ale faunei au avut norocul să scape în ultimul moment de tăvălugul automobilistic, având toate motivele să fie recunoscătoare șoferilor grijulii. Iar vulpea despre care va fi vorba în istorioara următoare a fost de două ori norocoasă.

Așadar, a fost odată o vulpe…

Și pe când ea traversa inocentă o șosea britanică, iată, măre, un automobilist din Birmingham apropiindu-se amenințător, cu 100 la oră.

Dar cumătră mai avea pesemne zile de trăit; în ultima clipă conducătorul auto a zărit fulgerarea ei roșie pe asfalt și a făcut imposibilul ca s-o evite. Manevra nu a

fost dintre cele mai inspirate. Auto mobilul a părăsit direcţia de mers și totodată șoseaua, prăvălindu-se ca o bombă în curtea unui fermier, unde a pulverizat un coteţ de păsări, cărora le-a pricinuit invaliditǎţi de diferite grade.

Ieșind din mașină, nu mai puţin buimac decât victimele sale, automobilistul a zărit vulpea alegându-și cu mult sânge rece o găină dolofană și dispărând apoi cu ea, fără niciun cuvânt de mulţumire.

Altă păţanie survenită, de data aceasta în Grecia, nu departe de localitatea Edessa. Un automobil circulând pe șosea în condiţii perfect regulamentare se apropia de un pâlc de copaci, sub frunzișul cărora funcţiona la capacitatea maximă prisaca unui ţăran de prin partea locului. Brusc, mașina a făcut un viraj absurd și s-a oprit înclinată serios pe o parte, cu roţile din dreapta împotmolite într-un șanţ.

Șoferul a deschis portiera și s-a repezit la prisăcar, cu o falcă în cer și una în pământ!

— O să mi-o plătești! Toate astea s-au întâmplat pentru că m-a înţepat una din albinele dumitale!

Prisăcarul nu s-a pierdut cu firea. Nu degeaba printre strămoșii lui homerici se număra și înţeleptul

Nestor. A spus pe un ton conciliant:

— Să știţi că îmi pare rău! Arătaţi-mi-o pe vinovată și o vom pedepsi împreună, cu toată asprimea.

Iată cum anumite elemente faunistice încep să influenţeze circulaţia auto dinăuntrul ei, strecurându-și adică reprezentanţii chiar în habitaclul mașinii.

Se citează adeseori cazuri de din, luaţi de stăpânii lor în călătorii de plăcere. şi care îşi au locul de cinste pe canapea, lângă șofer. Uneori inteligentele patrupede și-au dezminţit reputaţia de deșteptăciune, cășunându-le să latre și să se agite tocmai când era mai puţin nevoie de așa ceva. Rezultatul a fost că s-au speriat șoferii. Și-au pierdut cumpătul și au antrenat diferite accidente.

Dar, în asemenea situaţii, mă întreb a cui inteligenţă ar trebui contestată: a câinelui sau a stăpânului care și l-a luat companion de drum?

Există împrejurări în care animalele pătrund ferm în mașină, îşi consolidează poziţii solide și e foarte greu să mai fie evacuate de acolo. Un anume Cal Baines din Texas (Cal ar putea să vă deruteze oare cum, de fapt e doar prenumele respectivului cetăţean) a poposit la un atelier mecanic, cu rugămintea să i se facă orice la automobil, numai să fie regăsit animalul său favorit, ascuns pe undeva, prin auto vehicul.

Doi mecanici au lucrat timp de 9 ore și 38 de minute, demontând automobilul în mai multe sub ansambluri mici. După numeroase investigaţii, dublate de ameninţări că acţiunea asta fără rost va fi lăsată baltă, remobilizări, demontări, parlamentări, s-a adeverit justeţea insistenţelor lui mr. Baines. Sub tapiţeria canapelei din spate a fost descoperită drăgălașa lighioană preferată a clientului: un șarpe boa constrictor, strecurat printre droturi și care făcuse pe mortu-n păpușoi în tot acest răstimp. Pe lângă groaza căutătorilor care și-au abandonat sculele, fugind cât îi ţineau picioarele, interesantă ar mai putea fi morala desprinsă de subsemnatul din

această întâmplare puţin obișnuită:

Conducători auto, atașaţi-vă de animale cât mai…voluminoase!

Curios e că și animalele cele mai voluminoase din câte mișună actualmente pe glob au început să stabilească relaţii cu automobilul. Urși sau maimuţe la volan s-au mai văzut prin circuri, dar elefanţi care să conducă o mașină până de curând n-au fost.

Acuma sunt.

În reprezentaţia circului fraţilor Robert din Londra, un pachiderm și-a depășit inhibiţia psihică și s-a urcat la comenzile unui automobil. Maureen, așa îl cheamă pe curajosul elefant, a fost învăţat să conducă în arenă o mașină special construită pe datele lui anatomice. Mai precis, el folosește trompa pentru a imprima vehiculului direcţia corespunzătoare, căci pornirea și oprirea o face un șofer aflat lângă uriașul patruped. De multe ori, în afara programului, Maureen îşi exersează numărul singur și, văzând că mașina nu pornește, coboară supărat de la volan pentru a-și împinge jucăria de la spate, ca orice automobilist versat.

Elefantul s-a dovedit unicul animal capabil să ia nu numai locul șoferului, ci și pe cel al agentului de circulaţie. Să nu credeţi că îmi arde de glumă, nu, prezenta carte este deosebit de serioasă, chiar ştiinţifică. Tot ce vă relatez poartă girul deplinei obiectivităţi și al unei documentări de savant.

Vă invit deci să nu vă îndoiţi niciun moment că acum câţiva ani, la o intersecţie de străzi din Calcutta s-a petrecut un rarisim incident de circulaţie. Poliţistul care dirija intersecţia stătea pe un postament de lemn. Un elefant de circ purtându-l în circă pe însoţitorul său se apropia agale…

Pe cine să mire un elefant pe străzile Calcuttei?

Dar de mirare a fost pentru toţi trecătorii faptul că dintr-odată elefantul s-a năpustit la poliţist, care și-a luat tălpășiţa fără să-și pună prea multe întrebări, lăsând în urmă postul vacant.

Gând la gând cu bucurie; de fapt, tot asta dorea și elefantul. S-a suit imediat pe piedestalul abandonat și a început să se rotească după o logică învăţată de la dresorul său, mișcându-și trompa în toate direcţiile.

Deh, lecţia circului…

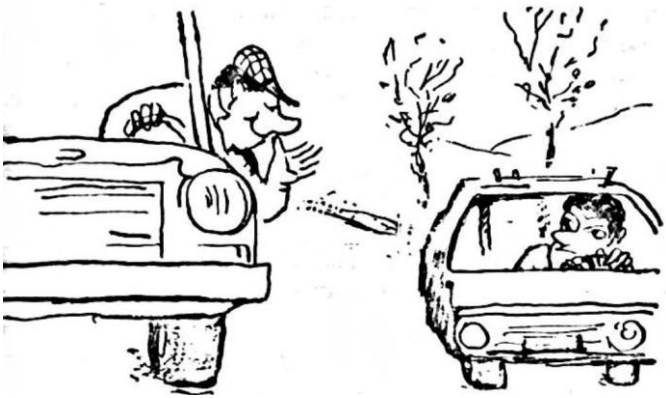
Nu avem date concludente despre cum s-a desfăşurat în continuare circulaţia prin intersecţie, după indicaţiile elefantului. Înclinăm să credem că șoferii au manifestat totuși o atitudine circumspectă.

Faptul e însă fapt, animalele încep să emită pretenţii de participare la evenimentele rutiere. Epoca pasivităţii lor în raport cu epopeea circulaţiei auto s-a dus. Am auzit de curând că un alt elefant a declarat război automobilelor. Îl cheamă Jambo și este un fel de suveran al rezervaţiei Narok din Kenya. Lui Jambo nu-i place să fie fotografiat și turbează când în dreptul lui se oprește un automobilist dornic să-l imortalizeze pe peliculă. Când așa ceva se întâmplă ursuzul pachiderm îşi descarcă nervii nu pe fotograf, ci pe mașina acestuia, martelând-o cu lovituri viguroase de trompă. Până în prezent Jambo are la activ numeroase autoturisme bine șifonate.

Acest act de rebeliune trebuie să constituie un serios semnal de alarmă pentru omenirea automobilistică. Dacă vom continua să ignorăm, în trufia noastră, ameninţarea faunei, s-ar putea ca într-un viitor nu prea îndepărtat să nu mai încăpem pe șosele de atâtea animale emancipate care ne vor conduce vehiculele, ne vor amenda și vor prelua integral în sarcina lor problemele traficului rutier.

Ba te pomenești că o să vină și ziua când vreun dulău ciobănesc coborât din munţi se va proţăpi cu labele la geamul portierei noastre, etalându-și colţii fioroși și mârâind ostil:

— Nelegiuitule, ai trecut cu mașina peste văru-miu! Uită-te pe unde calci!



Volanul, brăţară de aur

E un bărbat adevărat.

Expresie hotărâtă pe chipul colţuros, mers non-galant, toate șmecheriile șoferiei în buzunarul cel mic, tupeu, spirit practic, inventivitate. Exact calităţile cu care scenariștii îşi înzestrează eroii favoriţi în filmele de aventuri. Succes fulgerător la femei, exact ca în filme.

Mă inundă un val de invidie când mă gândesc la prototipul șoferului profesionist. Căci la el mă gândesc, enumerând fugar harurile omului ce și-a făcut din volan brăţară de aur.

Acolo unde noi, profanii, ne împotmolim în zăpadă, dumnealui scoate un cablu, leagă osia mașinii de cel mai apropiat arbore și, folosind forţa motorului, iese din situaţie. Acolo unde ploaia, ceaţa, noroiul, poleiul nu fac decât să sublinieze bicisnicia noastră de conducători auto amatori, dumnealui triumfă, trece mai departe și îşi vede de treabă.

Acolo unde o defecţiune a motorului ne arată neputincioși și orbeţi, dânsul scoate din trusă exact ce îi trebuie, meșterește exact ce trebuie și îşi vede de drum.

Și pe deasupra, el nu știe ce e aceea „cu soţ” sau „fără soţ”. Numărul lui de înmatriculare pe fond galben-sulf circulă fără restricţie în orice zi a anului.

În materie de șoferie noi suntem pigmeii, el supra-omul. Noi, amatorii, el — profesionistul. Niciun tip de autovehicul nu îi e străin, conduce orice gabarit, pe oricâte osii, cu oricâte remorci. Noi, ăștialalţi, ne putem ascunde de rușine.

De rușine, ori din prudenţă. Căci nu e bine să stai în calea profesionistului. Conștient de forţa personalităţii sale, ca și de tonajul mașinii pe care o mână, șoferul de meserie nu-și cerșește poziţia privilegiată pe șosele, el şi-o impune. Permanent îţi aruncă mănușa duelului rutier și vai de tine, biet amator al volanului, de îndrăznești să o ridici. Praf te face.

Am văzut într-o revistă ilustrată spaniolă imaginea unui uriaș camion pentru transportul mobilei. La spate avea montat un panou pe care era scris: „Accidente — 17. Dintre acestea, 15 victorii, un meci nul, o singură înfrângere. Fiţi grijulii când treceţi pe lângă mine!”

Profesionistul adevărat nu se simte obligat să respecte drumul, el și-l deschide, și-l creează, îl inventează dacă e nevoie. De aceea s-a răspândit larg în popor anecdota aceea celebră cu lordul care servește micul dejun în salon. John, valetul, se învârte grijuliu în jurul lordului, făcându-și datoria fără reproș. Și exact când cleștișorul de zahăr efectuează a doua cursă cu un cubuleţ dulce spre ceașca de ceai a nobilului gentleman, de afară se năpustesc prin fereastra deschisă a salonului zgomotele unui îngrozitor vacarm mecanic.

Lordul ridică o sprânceană, examinează auditiv calitatea sunetelor intruse, apoi solicită explicaţii:

— John, ce se întâmplă afară? Ce e gălăgia asta?

— Nimic, *Sir,* e un camion care virează la dreapta.

Cleștișorul face naveta pentru a treia oară, dar zgomotul continuă să asalteze armonia micului dejun.

Lordul ia atitudine:

— John, gălăgia ar fi trebuit să înceteze. De ce nu încetează?

— La dreapta nu e nicio stradă, *Sir.*

Vedeţi, în asta constă superioritatea șoferului profesionist. Unde nu e stradă, el şi-o despică singur. Niciun fel de zidărie nu-l intimidează. Se citează cazuri în care autocamioane viguroase au trecut literalmente prin pereţii unor imobile situate prea la colţul străzii. Locatari pașnici și-au întrerupt visele nocturne pentru a constata că le-a intrat trailerul în casă. Am văzut cu ochii mei o modestă librărie de pe Știrbey-Vodă colţ cu Berzei, vizitată de două ori la interval de o lună de către șoferii liniei 37, cu autobuzele lor cu tot. Ce vreţi, setea de carte nu cunoaşte opreliști!

Așa încât nu mai poate intriga pe nimeni că, acum mulţi ani, furgoneta unui hotel britanic a demolat accidental poarta proprietăţii lui Rudyard Kipling, care e cunoscut mai puţin pentru această întâmplare, și mai mult pentru că a scris *Cărţile junglei.*

Literatul englez a considerat — pe bună dreptate — că jungla e una și circulaţia auto e alta. A pretins deci hotelului cu pricina plata daunelor, mai cu seamă că furgoneta pricinuise unele pagube și grădinii proprietăţii sale.

Cum însă scrisoarea trimisă direcţiunii hotelului nu primea niciun răspuns, Kipling a scris o a doua epistolă, dar tot nimic. Supărat de tăcerea destina tarului,

scriitorul s-a dus personal acolo, cu intenţia declarată de a face scandal.

— Domnule Kipling, s-a scuzat directorul stabilimentului, vă rog să nu mi-o lua şi în nume de rău, dar am vândut prima dumneavoastră scrisoare cu două livre. Pe următoarea am reuşit să obţin 7 livre. Dacă mi-aţi mai fi scris încă una și nu vă grăbeaţi să veniţi personal aici, aveam acum destui bani să vă despăgubesc!

Trebuie spus însă că privilegiile șoferilor profesioniști stârnesc nenumărate invidii meschine. Când volanul autovehiculului greu îţi conferă puteri cvasinelimitate, mulţi, ah! cât de mulţi, năzuiesc să te doboare de pe soclu. Te pândesc, îţi adulmecă punctele slabe și, la cea mai mică slăbiciune, pac, te execută. Nu demult un prieten mi-a evocat soarta întristătoare a unui șofer de basculantă care a fost sancţionat pentru că a intrat fără să bată la ușă în baraca șefului de șantier.

Sunt un om pătruns de spiritul justiţiei. Nedreptatea, persecuţiile mă umplu de revoltă. Am exclamat imediat:

— Sancţionat pentru atâta lucru? Dar e un abuz!!

— Deloc, mi-a replicat prietenul. Când a intrat în baracă era la volanul autobasculantei. A mutat-o cu 4 metri mai încolo…

Sancţiuni, amenzi, persecuţii. Nici măcar șoferul profesionist nu e scutit de șicane, dar capacitatea sa de redresare economică e net superioară faţă de cea a conducătorilor auto amatori. Am înţeles acest lucru, discutând probleme de volan cu șoferul unei autodube de la o întreprindere comercială. Din una în alta am ajuns să-i căinez deoarece avea înscrisă pe caroserie viteza maximă de 60 kilometri la oră.

— Trebuie să fie un chin pentru profesionistul din dumneata, să meargă atât de încet pe șosele. În regimul ăsta, cam cât faci cu mașina întreprinderii până la Brașov?

Omul s-a concentrat o clipă în calcule, apoi mi-a răspuns în perfectă cunoștinţă de cauză:

— Păi… vreo două-trei sutare.

Să nu cădem în păcatul de a crede că șoferii de meserie nu fac mai nimic și le plouă cu hârtii albastre în buzunar. Va trebui să fim obiectivi și să recunoaştem că o bună parte din aceste bancnote reintră în patrimoniul statului cu ocazia filtrelor rutiere organizate cu aleasă îngrijire de către miliţie. Prea siguri pe experienţa lor de circulaţie, meseriașii volanului neglijează adeseori mici amănunte cum ar fi sistemul de direcţie, funcţionarea farurilor, întorcmirea corectă a foii de parcurs, procentul de alcool din sânge, *etcaetera, etcaetera.*

Și starea de curăţenie a autovehiculului poate deveni măr al discordiei între profesionist și agentul de circulaţie. Mai ales numărul de înmatriculare, care are prostul năravde a atrage ca un magnet asupră-și tot noroiul șoselelor, prilejuiește multe controverse.

Miliţianul: Pot să știu și eu de ce nu v-aţi curătat numărul? De atâta noroi nu se mai vede nimic!

Șoferul: Oh, nu vă necăjiţi, tovarășe miliţian, sunt ani de când folosesc mașina

asta și o recunosc chiar și fără număr.

Nu numai organele de miliţie complică viaţa acestor artiști auto. Anumite inconveniente ale profesiunii de șofer vin tocmai de acolo de unde te aștepţi mai puţin. De la acei oameni care ar trebui să facă totul pentru ca șoferia profesionistă să meargă strună. De la șefii direcţi ai mânuitorilor volanului.

Îmi aduc aminte că într-o vară călătoream cu trenul spre nordul Transilvaniei. Vecinul meu de compartiment, un tip vânos și destul de volubil, nu a cheltuit prea mult timp pentru a informa colectivul de pasageri că este șofer la o instituţie din Satu Mare, unde nu-și vede capul de treburi.

— Cum, și călătoriţi cu… trenul? s-a mirat cineva prostește.

— Au și șoferii concediu, nu-i așa? a răspuns indirect sătmăreanul nostru.

Cu toţii am făcut haz și am recunoscut dreptul inalienabil al șoferilor la concediu. De altfel, povesti torul de ocazie a început să ne demonstreze că în cazul lui o vacanţă e mai mult decât binemeritată:

— Închipuiţi-vă că un șofer slujbaș la stat nu stă degeaba, de aia e plătit, să facă drumuri în interesul serviciului. Numai că directorul îmi pune în circă și alte sarcini, mai așa… mai personale. Toată ziua îmi dă dispoziţii cum ar fi:

— Zamfire, ia trage tu o fugă până în centru, aud că au adus cafea. Da' vezi, să fie proaspăt prăjită!…

— Iertaţi-mă, tovarășe director, zic, dar asta e datoria curierei.

— Și datoria ta cam care ar fi?

— Păi, să îngrijesc mașina, s-o spăl, s-o conduc…

— Atunci spală mașina, ia curiera și condu-o până la prăvălie, să cumpere niște cafea!

L-am asigurat pe naratorul din compartiment că, după opinia mea, îşi merită concediul cu prisosinţă.

Apoi, cu apetitul deschis de istorisirea șoferului, m-am dus glonţ la vagonul restaurant, să beau o cafea fierbinte. Rău am făcut, n-aveau decât *nes* rece.

Fiindcă veni vorba, o cafeluţă la termos e un accesoriu foarte util în trusa de voiaj a șoferului profesionist. Dar, ca orice lucru, și cafeaua trebuie consumată cu simţ al măsurii. Medicii care studiază fenomenul auto pretind — și n-avem de ce să ne îndoim de competenţa lor științifică — că abuzul de cafea la drumul pe patru roţi periclitează buna rânduială a circulaţiei. Adică bei cafea să n-adormi și când colo devii un nevricos al volanului, ba chiar un agresor al șoselelor.

Odată un director de cooperaţie se plângea secretarei de șoferul său (au voie și directorii să fie nemulţumiţi de șoferi, nu?):

— Bujie ăsta al nostru bea cafea cu nemiluita și-l apucă vitejia pe stradă. Zice că după o cană de cafea i se ascut reflexele ca briciul.

— Și nu e așa?

— Pe dracu'! De două ori era să mă omoare din neatenţie.

— Mai daţi-i un răgaz, a gafat secretara, evident cu gândurile în altă parte…

Cu sau fără cafea la termos, mulţi maeștri aflaţi în serviciul volanului consideră drumul public ca fiind un bun al lor și numai al lor, mai cu seamă când li s-a

încredinţat un vehicul de mare gabarit.

Am avut suficiente ocazii să mă conving eu însumi că îndrăzneala conducătorilor auto este direct proporţională cu numărul cailor putere și cu dimensiunile mașinii pe care o mână.

Student fiind, eram ca și abonat la excursiile B.T.T.-ului, încântat să-mi cunosc ţara din fotoliile confortabile ale unor elegante și solide autocare de turism. Totodată însă, sunt ceea ce s-ar putea numi un om milos. N-am tăiat niciodată o găină și nici n-am putut privi pe alţii făcând acest rău atât de necesar. E de la sine înţeles că, din tot autocarul burdușit cu excursioniști, eu am fost cel dintâi care mi-am dat drumul protestelor:

— Alo, tovarășe șofer, fii mai atent când conduci! Ai călcat până acum 3 pui, o raţă și două găini!

Șoferul nici n-a catadicsit să întoarcă privirea. A luat microfonul și mi-a oferit prompt replica:

— Dumneata ai venit pe Valea Prahovei ca să faci turism sau statistică?

Din fericire, nu s-a stins complet stirpea șoferilor profesioniști care respectă găinile și integritatea lor corporală. Mai ales atunci când ele constituie chiar încărcătura camionului și deci conducătorul auto răspunde financiar de numărul și de buna lor dispoziţie.

Pe o șosea din statul Oregon (S.U.A.) trecea un autocamion ticsit cu galinacee…

Pesemne ceva le-a nemulţumit, poate aglomeraţia, că stăteau săracele înghesuite ca microbiștii în tramvaiul 26, când e meci pe Dinamo. Cert e că vreo câteva duzini de păsări cu iniţiativă și-au luat lumea în cap, sărind peste obloane. În câteva secunde se împrăștiaseră pe șosea, blocând circulaţia în ambele sensuri.

Pe când conducătorii auto amatori stăteau și făceau haz de necaz, profesioniștii au elaborat numaidecât un plan de geniu pentru luarea situaţiei sub control. Unul care transporta grâu a adus urgent doi pumni de boabe și le-a aruncat pe șosea, strigând în limba engleză ceva care la noi ar însemna „pui, pui, pui!” Găinile nu briază la capitolul inteligenţă; au dat năvală la grăunţe și au fost încercuite rapid de șoferi. Restul, adică prinsul rebelelor și reclaustrarea lor în spatele obloanelor, chestiune de rutină, n-a mai pus probleme…

Acest frumos exemplu de colaborare înţeleaptă a șoferilor profesioniști ar fi meritat un premiu în cadrul campaniei de securitate rutieră. Pentru că în unele ţări se atribuie și asemenea premii. În insulele Fiji, de exemplu, titlul de „șofer al anului”, a fost instituit încă din 1938. Cea mai interesantă decernare s-a produs în anul 1972, când laureatul a fost… conducătorul unui autodric. În motivarea oficială a decernării premiului se menţiona faptul că șoferul recompensat „conduce încet și cumpănit și n-a primejduit niciodată viaţa semenilor săi”.

Dar să lăsăm această mostră de umor negru a autorităţilor de circulaţie din insulele Fiji, spre a trece în revistă umorul vesel, de bună calitate, al poliţiei rutiere mexicane. Întrucât numărul cotigilor trase de măgari este foarte mare în ţara purtătorilor de sombrero, conducătorii cotigilor au fost asimilaţi șoferilor

profesioniști. Ca urmare, ei nu pot ieși la drumul mare fără examen de conducere și permis eliberat de poliţie. Pentru eliberarea permisului se cer 8 fotografii — 6 ale celui ce ţine hăţurile și 2 ale măgarului, faţă și profil. Exceptată de la fotograf e doar cotiga.

Apropo de fotografii, să vă istorisesc o întâmplare cu cineva al cărui chip a apărut pe mii de fotografii în ziarele primelor decenii ale veacului nostru. Era într-adevăr o celebritate mondială domnul Feodor Șaliapin, socotit cel mai desăvârșit bas al tuturor timpurilor.

Pe când se afla într-un turneu la Copenhaga, seara, după concert, Șaliapin e abordat de o femeie în vârstă.

— Sunt baroana Untengut, o mare admiratoare a glasului dumneavoastră.

— Cu ce vă pot fi de folos, doamnă baroană?

— Nu știu cum să îndrăznesc… dar aș avea o rugăminte la dumneavoastră…

Vestitul cântăreţ rus de operă era obișnuit cu rugăminţile admiratoarelor. Una în plus sau în mi nu-s, nu conta…

— Am păţit un necaz, continuă baroana. Ieșind de la concertul dumneavoastră, constat că șoferul meu nu mai e în faţa Operei.

— Doriţi cumva să vă conduc cu mașina mea?

— Oh, nu, deranjul ar fi prea mare. V-aș ruga numai să-l strigaţi cât puteţi de tare. Cu vocea dumneavoastră teribilă, sunt convinsă că o să vă audă. Îl cheamă Karl…

— Cu multă plăcere. Vă costă 500 de mărci.

— Cum? 500 de mărci! — se uimi bătrâna baroană.

— Îmi cereţi un serviciu special, o muncă în condiţii neobișnuite, nu la teatru, ci pe stradă, se explică Șaliapin.

Bogata, reprezentantă a familiei Untengut ezită preţ de o clipă, apoi aprobă:

— Fie! Nu uitaţi, îl cheamă Karl.

Cântăreţul își umflă pieptul și emise, la nivelul maxim al intensităţii sale vocale un „Ka-aaarl!” de se cutremură piaţa. Sute de oameni întoarseră sur prinși capul, dar ce era mai important se produse neîntârziat. Mașina baroanei apăru la trotuar după câteva secunde.

Șaliapin se adresă șoferului:

— Dragul meu Karl, ești un om norocos! Ai de primit de la stăpâna dumitale 500 de mărci, pe care ţi le va da acum, pe loc. Și nu uita să închini un pahar în sănătatea… vocii mele!

Asemenea momente de noroc în stare pură apar însă extrem de rar în viaţa unui șofer profesionist. Și mai aproape de adevăr suntem atunci când afirmăm că nu apar deloc. Viaţa lucrătorului auto nu e un joc de copii, ci o permanentă serie de încercări grele. Meseria volanului e pentru oameni cu pielea tăbăcită. E o meserie dură. Întrebaţi un șofer de autobază:

— Care au fost momentele cele mai dure în cariera dumneavoastră de șofer?

Vă va răspunde, invariabil:

— Copacii.

Alo, taxi! (șah cu… taxiuri)

Cine-o fi avut primul ideea de a zugrăvi pe blazonul taxiurilor pătrăţelele jocului de șah, acela a fost — după părerea mea — un om deosebit de profund. Niciun alt semn heraldic nu putea caracteriza mai adecvat poziţia pe care importanta instituţie a taxiurilor o ocupă în viaţa noastră de toate zilele: aceea a unui abil partener de șah, cu care angajăm partide tensionate, de toată frumuseţea.

Noi, clienţii, suntem ţinuţi în șah ori de câte ori avem trebuinţă de mașina cu pătrăţele.

O găsim sau n-o găsim?

Oprește când îi facem semn cu mâna, sau nu oprește?

Dacă oprește, ne culege din drum au ba? E la discreţia noastră sau se retrage la garaj? Sau se duce la staţia de benzină, să-și facă plinul rezervorului? Sau îşi așteaptă schimbul?

Prindem dispeceratul taximetrelor la telefon, sau sună încontinuu ocupat?

Dacă-l prindem și am dat comanda, ne vine mașina la scară cu 15 sau cu 50 de lei gata marcaţi pe ceas?

Iată numai o mică parte din problemele diverse, palpitante, pe care jocul de șah cu taxiuri le pune jucătorilor. Socotind că noi, clienţii, avem albele (întrucât facem prima mutare și deschidem partida) negru, respectiv șoferul, are și el destule calcule de făcut și enigme de soluţionat:

— Să-l iau pe ăsta? Pare cam afumat…

— O fi având sau n-o fi având bani să plătească?…

— A intrat de 10 minute în alimentara și m-a lăsat cu ceasul deschis. Mai vine, nu mai vine?…

— E grăbit nevoie mare. Să trec peste stopuri, să nu trec?…

— Pică vreun ban de la ăsta, sau nu pică?…

Etc. etc…

Cum vedeţi, suficiente motive pentru a mă lăsa tentat să asemuiesc tema

taxiului cu o partidă de șah, având ca eşichier gigantic întreaga reţea stradală a orașului. Paralelismele posibile sunt incredibil de nuanţate…

Pentru a se desfășura, orice partidă de șah trebuie mai întâi să înceapă. Fază a jocului numită în termenii de specialitate „deschidere”. În partida noastră ea echivalează cu oprirea taxiului, când îi faci semn, și cu deschiderea portierei.

Cea mai scurtă partidă cunoscută în șah consemnează victoria negrului în plină deschidere, la a doua mutare. Dată fiind scurtimea ei, o transcriu integral pentru necunoscători: 1) f3 — e5.2) g4 – Dh4 mat.

Cea mai scurtă partidă cu taxiuri se termină cu victoria albelor, deci a clientului, tot la a doua mu tare. Ea s-a jucat pe carosabil, între un beţiv și un taximetrist în căutare de mușterii.

1) Beţivul a fluturat mâna și a strigat:

— Taxi, liber?

Șoferul a frânat și a deschis portiera, spunând:

— Liber.

2) La care beţivul a exclamat fericit:

— Trăiască libertatea!

Apoi și-a văzut de drum. Șah mat!

Fără îndoială, șahul este un sport al oamenilor calmi, având el însuși o imperioasă nevoie de liniște pentru a se desfășura în bune condiţiuni. La Londra trăiește însă un cetăţean căruia emblema cu pătrăţele alb-negre a taxiului îi alungă din casă toată liniștea. Fraza formulată anterior este oarecum confuză și mă tem că n-aţi înţeles mare lucru din ea.

Mă grăbesc să aduc un element de lumină, adăugând că telefonul acelui cetăţean ghinionist sună fără în cetare, iar la capătul celălalt al firului nenumăraţi necunoscuţi solicită imperios o… mașină. În cartea de telefon, respectându-se legea oarbă a ordinii alfabetului, numele cetăţeanului cu pricina e amestecat cu cele ale unor companii de deservire publică: îl cheamă Taxi Franz!

Dar să lăsăm de o parte pseudopartidele, pentru a ne apleca asupra adevăratelor dispute taxi-șahiste.

Vom da cuvenita atenţie începutului, adică deschiderilor. Dacă la masa de șah se joacă frecvent Italiana, gambitul Damei sau Spaniola, în partida cu taxiuri vom consemna o foarte des utilizată deschidere a… Brichetei, la care se poate răspunde cu

Apărarea Nefumătorului. Jocul va evolua după cum urmează:

— Tovarășe șofer, mirosul de ţigară îmi face rău.

Dacă fumaţi, v-aș ruga să deschideţi geamul…

— Imposibil, avem dispoziţii să evităm poluarea străzii…

(Cu avantaj evident pentru șofer…)

Dacă însă clientul adoptă el însuși Atacul Fumătorului, făcând mutarea naturală a… chibritului și ţigării din buzunar în mână, atunci va rezulta o poziţie diferită și anume:

— Tovarășe șofer, îmi permiteţi să fumez în taxi?

Adversarul va răspunde imediat cu:

— Nu!

După care se vor schimba nu piesele, ci replicile:

— Păi văd scrumiera plină de chiștoace. Astea de unde sunt?

— De la clienţii care n-au cerut voie.

(Și din nou avantajul rămâne de partea șoferului.)

În partida de șah cu taxiuri se recomandă clientului să adopte un joc prudent, pentru contracararea stilului preponderent ofensiv al adversarului. Vă voi reda din memorie o partidă tipică acestui tip de strategie, pe care am jucat-o eu însumi în anul 1976, în cadrul turneului de toamnă prin piaţa Obor, după castraveţi și gogoșari.

După ce am reușit să iau câteva piese importante, adică trei borcane și ceva ţelină, am făcut un mic sacrificiu… pecuniar, oprind un taxi pe bulevard, în scopul evident de a-l lua pentru a obţine o libertate mai mare de manevră. Partenerul meu, șoferul, a reușit și el să-mi ia rapid comanda, apoi a dezlănţuit un atac puternic pe străzile orașului, încercând să ajungă în centru înaintea tuturor celorlalte mașini. E cunoscută însemnătatea luptei pentru cea tru, în șah.

Atunci am încercat să-mi impun și eu punctul de vedere, temperând jocul:

— Te rog, nu goni prea tare, că nu mă grăbesc!

— O, să știţi că niciodată nu depășesc 80 pe oră, surâse îngăduitor șoferul.

— 80? Dar e prea mult! Și n-ai avut accidente?

Cel de la volan a întârziat puţin cu răspunsul, încercând să-și amintească unele situaţii din practica lui competiţională.

— Ba da, am mai avut. Săptămâna trecută am intrat cu mașina în vitrina unei farmacii și nu mai departe decât alaltăieri era să cad în Dâmboviţa.

I-am retezat-o, scurt:

— Oprește imediat contorul și trage pe dreapta. Cobor!

— Nu e cazul să vă alarmaţi. Dâmboviţa am trecut-o.

— Da, dar ceva mai încolo e o farmacie…

Multe partide decurg însă după un scenariu răsturnat. Clienţii atacă, taximetriștii se apără. Uneori clienţii atacă exagerat de periculos. Tocmai de aceea șoferii de taxiuri din New York, speriaţi de numeroasele atacuri banditești, nu se mai mulţumesc cu o simplă sticlă incasabilă între locul lor și canapeaua din spate a mașinii. Ei au solicitat întărirea poziţiei cu o cabină din sticlă impenetrabilă la gloanţe, care să-i ferească de ofensiva… nebunilor!

Prudenţa în joc se poate manifesta și altcumva.

Un cumnat al meu este taximetrist. Dorind să aflu dacă mă pot bizui pe el în unele situaţii urgente, am chestionat-o într-o zi, cu discreţie, pe nevastă-sa:

— Ileana dragă, tu ce crezi, Gelu e un șofer destul de prudent?

— Și încă cum! încasează anticipat costul fiecărei curse.

În partidele de taxi-șah, pe mine unul cel mai mult mă incomodează tendinţa șoferilor de a complica mereu jocul. Combinaţiile (de străzi) la care recurge taximetristul pentru a mă îmbrobodi pe mine, clientul, și pentru a mă constrânge să

pierd cât mai multe piese (sunătoare) din buzunar, pur și simplu mă scot din minţi. Deschiderea e clară, finalul limpede, dar jocul de mijloc decurge stufos, întortocheat și tulbure. Lucrul ăsta l-am descoperit încă din clasa a II-a primară, când învăţătoarea noastră ne deschidea ochii asupra tainelor geometriei, afirmând cu toată căldura ei didactică:

— Copii, ţineţi minte, drumul cel mai scurt între două puncte este linia dreaptă.

Parcă văd și azi două degete ţâșnind în sus din ultima bancă.

— Ce e, Calistrache, n-ai înţeles ceva?

— Ba am înţeles, dar tăticu' meu zice că nu-i așa.

— Serios? Ce e tăticul tău?

— Șofer pe Getax.

Pentru noi, ţâncii dintr-a doua, Calistrache senior era cineva, un om de vază, de vreme ce trecea aprobe zilnic pe la școală să-și ia progenitura cu taxiul. Putea învăţătoarea să ne demonstreze oricâte teoreme despre drumul cel mai scurt și linia dreaptă, cât timp domnul Calistrache era de altă părere, poziţia catedrei se clătina.

A fost prima piatră la temelia convingerii mele intime că adevărul vieţii e mai adevărat decât adevărul manualelor școlare.

Dar logica partidei de șah se regăsește și mai profund în cea a jocului cu taxiuri. Să luăm de exemplu regula lui *„pièce touchée, pièce jouée.* Morala acestei binecunoscute clauze șahiste este că trebuie să gândești de zece ori înainte de a pune mâna pe piesă, întrucât piesa atinsă trebuie — vrei, nu vrei — mutată.

Dacă ar fi știut sus-pomenita regulă a eşichierului, probabil că Henrik Olsen, locuitor al orașului norvegian Bodoe, nu ar mai fi stabilit recordul naţional al celor mai multe parale cheltuite pe o cursă cu taxiul: 16.000 kroner, adică aproximativ 2.900 dolari. Dar el a ignorat regula, s-a așezat lângă șofer și, în timp ce mașina gonea, a pus mâna pe schimbătorul de viteze și l-a băgat forţat în marșarier.

— Am vrut să văd cum funcţionează schimbătorul automat de viteze, s-a scuzat clientul.

Necazul e că schimbătorul n-a mai funcţionat de loc, din care motiv imprudentul a rămas bun de plată: și cursa și înlocuirea cutiei de viteze stricate.

Totuși, în unele partide de șah, amicale, se poate conveni ca anumite mutări greșite să poată fi retrase.

Retragerea mutării nu este străină nici de practica taxi-șahului. Adeseori se întâmplă ca, odată getaxul ajuns la adresa indicată, clientul să scoată 100 de lei concentraţi într-o unică bancnotă albastră.

— Poftim un sutar, păstrează-ţi 5 lei plus cursa și dă-mi restul.

Șoferul ar păstra cei cinci lei plus cursa, dar restul n-are de unde să-l dea. De aceea dumnealui vine cu o altă sugestie:

— Poate aveţi dumneavoastră 30 de lei mărunt…

— Regret, n-am.

— Atunci ce ne facem, că nici eu n-am deloc mărunt…

— N-ai, n-ai! Du-mă înapoi de unde m-ai luat și suntem chit.

Altă regulă caracteristică jocului de șah: luarea *en-passant.* Aflaţi că literatura de specialitate o consemnează și în partide cu taxiuri. Partida se desfășoară cam așa:

Clientul (care a deschis portiera, dar încă nu s-a urcat, fiind indecis) — Spune-mi, tovarășe șofer, care e tariful la taxiul dumitale?

Șoferul — Ca peste tot. Un leu la fiecare 150 de metri și 5 lei pornirea.

Clientul — Un leu la 150 de metri merge, dar 5 lei pornirea nu dau.

Șoferul — Nu se poate altfel.

Clientul — Ba se poate. Eu rămân afară, dumneata pornești motorul, pleci încet și eu iau taxiul din mers.

Un exemplu mai concludent de luare *en-passant,* nici că se poate.

Ajungem și la interesantul moment tactic din partidă, care este *rocada,* mutare complexă ce trebuie pregătită grijuliu. Mai ales când nu joci cu taximetristul, ci cu un „pieţar" clandestin, dintre aceia care fac concurenţă neloială întreprinderii de transp orturi. Cum s-ar zice un particular…

Întâi jocul pregătitor:

— Alo, șefule! Cât îmi ceri până la Gară?

— 80 de lei.

Apoi, prin surprindere, rocada:

— Prea scump. Lasă-mă pe mine la volan, treci în spate, și te duc cu jumătate de preţ.

Secvenţele cele mai captivante ale jocului de șah sunt combinaţiile, acele mici artificii scânteietoare, inteligente și neașteptate care scot partida din rutina teoretică. Taxi-șahul oferă și el un câmp larg de manifestare spiritului combinativ, cum se întâmplă atunci când ne combinăm cu o persoană necunoscută de pe trotuar, de care ne leagă doar interesul comun de a suporta *fifty-fifty* cheltuiala unui taxi.

Arta combinaţiei a fost dusă pe culmi înalte de celebra actriţă americană Lilian Gish. Într-o zi ea împărţea un taxi cu două prietene. Ajunse la destinaţie, vedeta ecranului se adresă șoferului:

— Fii amabil și mai mergi puţin. Suma marcată până aici nu se împarte exact la trei.

Combinaţiile nu sunt singurele expresii ale inteligenţei șahiste. Alături de ele pot sta la loc de cinste și cursele, adică subtile capcane întinse unui partener lacom de cuceriri imediate. Cum s-ar zice, pentru o tentaţie de doi bani, pierzi ditamai partida.

Ce înseamnă o „cursă" în partida de taxi-șah, am realizat odată pe când traversam Bucureștiul într-o mașină cu pătrăţele pe caroserie. Întâmplător, nu știu de ce, întorc privirea înapoi și observ surprins:

— E un portofel pe bancheta din spate. L-o fi uitat vreun client.

Omul de la volan surâde amuzat, cu o anume șiretenie suavă.

— Da' de unde! Eu l-am pus acolo.

Îi mărturisesc sincer nedumerirea mea. Se grăbeşte să mi-o spulbere, lămurindu-mă că e cursa lui favorită:

— Portofelul l-am plasat acolo ca momeală.

Mereu se găsește câte unul care, văzându-l prin geam, îşi amintește subit că trebuie să ia urgent taxiul…

De multe ori cursele șahiste sunt sacrificii tactice, compensate din plin ulterior. Din păcate nu orice sacrificiu material se justifică; el poate fi și total inutil, deci incorect. Nu vi s-a întâmplat niciodată să sacrificaţi cu ochii închiși, fără să obţineţi avantajul poziţional scontat? Și pe urmă regretele, tar dive ca orice regrete:

— Ce prostie! Să arunc atâţia bani pe taxi și să nu-i găsesc pe lonești acasă… Dacă știam asta, mai bine veneam pe jos.

Din una în alta, mai cu un schimb de piese, mai cu o combinaţie, ne apropiem și de ultima fază a partidei, denumită „final”, unde se manifestă frecvent un flagel teribil al șahului — criza de timp.

Căci timpul șahistului este drămuit. Nu ai voie să meditezi la infinit asupra mutărilor și, dacă îţi prăpădești rezerva de minute fără a fi efectuat un număr stabilit de mișcări, ești declarat învins prin depășirea timpului de gândire.

La fel de stringentă este problema minutelor și pentru cel ce ia un taxi. Depășirea timpului limită echivalează cu întârzierea și pierderea, dacă nu a partidei, atunci a trenului sau a condicii de prezenţă la serviciu. Mai cu seamă la orele de vârf ale tra ficului rutier, primejdia crizei de timp se agravează: mașinile abia se târăsc.

— Tovarășe șofer, sunt grozav de presat, nu poţi merge un pic mai repede?

— Ba da, dar pentru asta ar trebui să mă dau jos din taxi.

Orice partidă trebuie să fie încoronată de rezultatul final. La șah există trei orizonturi: victorie, înfrângere sau remiză. Remiza consfinţește neputinţa adversarilor de a se face mat unul pe celălalt. Sleiţi de luptă, cei doi combatanţi îşi recunosc egalitatea forţelor, împărţindu-și frunzele cununii de lauri pe din două.

În varianta taxi-șah remiză este atunci când…

— Fir-ar să fie! Am uitat să pun ceasul în funcţiune și acum nu știu cât aveţi de plată!

— Nu-i nicio nenorocire, și eu mi-am uitat banii acasă…

Pierderea partidei este tot ce se poate întâmpla mai rău în șah. Când tu, jucător, îţi dai seama că nimic nu te mai salvează de la catastrofă, nu-ţi mai rămâne altceva de făcut decât să oprești ceasul de control și să-ţi recunoști, umilit, incompetenţa, pronunţând formula sacramentală „Cedez”.

Ceva foarte asemănător s-a consumat și în interiorul unui taxi care cobora cu viteză mare o pantă ameninţătoare. Deodată șoferul se îngălbenește și îşi previne clientul:

— Suntem pierduţi!!

— De ce?

— S-au blocat frânele și nu pot opri.

— Bine, atunci oprește măcar aparatul de taxat…

Partida s-a încheiat. Ecourile ei continuă însă să stăruie în memoria autorului, adică a mea. Mă obsedează în continuare infinitele analogii care se pot face între

jocul pe tabla cu 64 de pătrate și marea aventură a taxiurilor.

De pildă, paralelismul de atitudine între acel fachir al șahului care este (sau, mă rog, a fost) Bobby Fischer și o companie de taxiuri din Yokohama, Japonia.

Se știe cât de năzuroasă persoană este controversatul, dar genialul jucător american. Pretenţiile pe care el le ridică în faţa adversarilor, organizatorilor de turnee, televiziunii, publicului spectator, au de venit antologice. Adversarul să nu fumeze, să nu se bâţâie la masa de joc, să nu se plimbe fără rost în jurul tablei, să nu discute cu nimeni, să nu fie îmbrăcat în culori ţipătoare.

Mofturi?

Poate. Dar în orice caz, condiţii necesare purificării jocului de șah de orice aspect parazitar, exterior. Clauze care îngăduie acestui sport al intelectului să-și conserve esenţa sa pură: acela de duel direct al creierelor omenești, ferit de agenţi rebarbativi, de redundanţă.

De ce v-am spus toate astea?

Pentru că acea companie de taxiuri din Yokohama a luat hotărârea să-l concedieze pe șoferul Toshito Takeishi, un meseriaș fără prihană și fără reproș, deoarece — ţineţi-vă bine! — a refuzat să-și radă mustaţa… Hotărârea, fără drept de apel, a fost justificară astfel: „Salariaţii noștri trebuie să semene cât mai bine între ei; este obligatoriu ca personalitatea lor să se manifeste într-o singură direcţie și anume: conducerea impecabilă a mașinii. Și, în orice caz, ei vor fi permanent rași, încât călătorilor să le facă plăcere să-i privească”.

Judecată printr-o atât de severă prismă, calea spre perfecţiune a șoferului de taxi nu e cu nimic mai simplă decât efortul sisific al maestrului de șah pentru calificarea la un turneu interzonal sau, și mai sus, în elita turneului candidaţilor la titlul mondial. Să nu credeţi cumva că întrecerile așilor taximetriști, concursurile lor de măiestrie șoferească sunt mai puţin draconice. Dimpotrivă, la o asemenea întrecere probele sunt atât de năzdrăvane, că trebuie să ai mâini de aur și stea în frunte pentru a bea din cupa victoriei.

Să vă spun eu ce li s-a cerut celor 43 de șoferi pe taximetre ajunși în finala campionatului moscovit de măiestrie auto. Mai întâi un „fleac” de conducere a mașinii, cu spatele, printre obstacole. Pe urmă o plimbare pe teren accidentat, purtând pe capacul motorului un pahar plin cu apă. Se înţelege că apa trebuia să rămână acolo, în pahar, până la finiș.

Și totuși cinci taximetriști au realizat această per formanţă. Încercaţi și dumneavoastră și când reușiţi, scrieţi-mi cu lux de amănunte…

Tot ce v-am relatat în acest capitol e adevărul adevărat. Când luaţi un taxi, aţi pătruns de-a dreptul în teoria și practica jocului de șah. Asta nu înseamnă că șahiștii pasionaţi își pot permite luxul de a abuza de taxiuri, în detrimentul adevăratului antrenament pe tabla cu pătrate albe și negre. Mai ales soţiile șahiștilor vor specula cele scrise aici în favoarea lor, emiţând judecăţi de valoare în genul:

— Dragul meu, mai lasă încolo analiza aia de finaluri și mai plimbă-mă și pe mine cu taxiul la șosea, că e absolut același lucru.

Atunci, cu blândeţe și tact, candidatul de maestru îşi va mângâia consoarta pe păr și îi va şopti dulce la ureche:

— Iubito, tu știi care e diferenţa dintre un taxi și un autobuz?

— Nu.

— Perfect. Atunci o să luăm autobuzul.

Vine, vine autobuzul… (!?)

Numai în nădejdea taxiurilor nu se poate lăsa transportul urban în comun. Sunt prea puţine pentru a satisface pe toţi grăbiţi! și prea costisitoare pentru a interesa toate buzunarele. De aceea, întreprinderile locale și teritoriale de transport ţes cu pricepere organizatorică complicate reţele de autobuze.

Și de troleibuze, dar acestea au intrat mai târziu pe scena circulaţiei și eu unul nu le pot atribui calificativul de autovehicule, de vreme ce, fără impulsurile electrice, exterioare, încremenesc, ca niște plăcinte, unde se întâmplă.

Autobuzele da, sunt automobile mari și generoase, ce se oferă docile asaltului mulţimilor, dar au măcar demnitatea de a nu se târî de-a lungul unor cabluri ţepene, precum căţeii duși cu zgarda.

Dacă ar fi să încerc o definiţie a autobuzului, cea mai nimerită mi se pare a fi următoarea:

„**Autobuz** — Mijloc de transport în comun pentru pasageri înghesuiţi, caracterizat prin lipsă de punctualitate. Este supus legii șicanei universale”.

A, nu știţi ce înseamnă legea șicanei universale?

Înseamnă că atunci când cauţi la magazin pantofi moderni de damă, mov pal, nr. 36, găsești toate culorile și numerele, mai puţin mov pal, nr. 36.

Înseamnă că atunci când ai nevoie de stafide, autoservirea din colţ are batoane de vanilie. Și când vanilia îţi e indispensabilă, are stafide berechet.

Înseamnă că atunci când vrei să iei liftul de la parter, el tocmai se află la etajul 1 și urcă, iar când îl aștepţi la etajul 8, bineînţeles că se află la etajul 7 și coboară.

Și mai înseamnă că atunci când stai în ploaie sperând să sosească în staţie

autobuzul 136, vor veni unul după altul autobuzele 137. Iar dacă îţi e indiferent care autobuz vine, adio, în următoarea jumătate de oră nu mai vezi niciunul.

Deși născut în ţara gentlemanilor, autobuzul a avut încă de la obârșia sa apucături grosiere, învăţând să întârzie înainte de a ajunge la punctul terminus al primei sale călătorii hurducate. Năravul s-a manifestat în chiar ziua inaugurării sale: 5 aprilie 1827. În acea zi întâiul autobuz din istorie, un soi de măgăoaie mecanică înjghebată de englezii Trevithick și Guerney, a pornit să străbată drumul dintre Londra și Bath, scoţând un fum gros prin nu mai puţin de 5 coșuri.

Cetăţenii nimeriţi pe traseu priveau cu nedumerire dihania fire înainta cu stupefianta viteză de 17 kilometri pe oră. Viteză care s-a mai muiat înainte de Reaving, pentru a se stinge complet în respectiva localitate. Stricăciunile acumulate pe par curs copleșiseră voinţa de înaintare a mașinii. Numai după reparaţii însumând 5 ore bătute pe muchie, mastodontul mecanic a fost repus în mișcare pentru eroicul marș, atingând ţinta unde nu mai era așteptat de nicio festivitate oficială. Ce vreţi, se plictisiseră să-l tot aștepte.

În schimb, nu s-a înregistrat nicio pană de cauciuc. Era și greu, roţile fiind integral din… fier.

Aproape orice element nou este primit de majoritatea muritorilor cu fățișă suspiciune. Introducerea autobuzului în rândul facilităţilor civilizaţiei nu a fost nici ea exceptată de la regula generală. Chiar și în zilele noastre expansiunea autobuzului — în pofida caracterului ei evident benefic — mai este întâmpinată cu murmure conservatoare.

Nu-l invidiez deloc pe acel ingineri care, într-un mic cătun brazilian pierdut în sălbăticia junglei Mato-Grosso, făcea adevărate exhibiţii de logică spre a-i convinge pe localnici de utilitatea marii autostrăzi transamazoniene care va trece pe acolo.

— Dar gândiţi-vă, oameni buni, ce avantaje imense vă poate aduce această construcţie extraordinară. Actualmente, ca să vă transportaţi marfa la oraș cu măgarii, vă trebuie 3 — 4 zile. Tot atâtea ca să vă înapoiaţi acasă cu alte mărfuri, trebuincioase gospodăriilor voastre. Graţie autostrăzii veţi putea transporta mărfurile cu autobuzul în maximum o zi la dus și una la întors.

— Așa o fi, cum zici dumneata, domnule inginer — interveni un localnic bătrân cu obrajii crăpaţi de vânt și de soare, dar ce-o să facem noi în celelalte 6 zile? La asta nu v-aţi gândit, hai?

Nu s-ar putea zice că bunul simţ ţărănesc a amorţit în sătucul brazilian din jungla Amazonului. Oricât de înapoiat o fi fost bătrânul cel neîncrezător, el dădea dovadă de premoniţţe și de un anume fler, pe care doar contactul îndelungat cu solul natal le poate dezvolta în forme primordiale. Căci ţăranul acela nu auzise niciodată de inconvenientele autobuzului, numai instinctul lui ancestral îi șoptea că ceva nu e în regulă cu progresul tehnic.

Dar noi, civilizaţii fii ai orașelor, cunoaştem prea bine adevărata faţă a autobuzelor; multe din firele albe ce ne înfloresc pe la tâmple au răsărit în lungile ceasuri de așteptare prin staţii.

Eu însumi, regăsindu-mi dimineaţa imaginea în oglinda din baie și constatând o

încărunţire discretă, dar progresivă, îl acuz de complicitate la acest proces pe leneșul autobuz 108, care leagă (?) Gara de Nord cu cartierul Drumul Taberei. Reputaţia mea, deloc lăudabilă, de om care întârzie adeseori la serviciu, s-a forjat cu largul sprijin al I.T.B.-ului. Și vă spun și dumneavoastră, iubiţi cititori, ce i-am răspuns și șefului meu (există șefi și peste umoriști) atunci când, într-un sfârşit de dimineaţă, s-a apropiat de mine amenințându-mă cu degetul:

— Nu știu ce să ne mai facem cu tine. Astăzi de ce ai întârziat la birou?

— Să vedeţi, autobuzul e de vină. L-am aşteptat pe primul, n-a venit. L-am aşteptat pe al doilea, n-a venit. L-am aşteptat pe al treilea, la fel. Abia al patrulea a venit și m-a adus la serviciu.

Așa încât vă sfătuiesc pe toţi cei care aţi ajuns la lectura cărţii până aici și n-aţi simţit încă impulsul nestăvilit de a o arunca din mână cât colo, să introduceţi un mic amendament la inofensiva întrebare adresată curent cunoștinţelor…

…— Cât faci cu autobuzul de acasă până la locul de muncă?

…și care se soldează cu precizări gen „un sfert de oră”, „25 de minute” etc.

Întrebarea va fi deci dotată neapărat cu un apendice fără de care exactitatea răspunsului e compromisă:

— Nu așa, în total, cu așteptatul lui în staţie, cât faci?

Veţi trăi atunci surpriza unor cifre mult majorate, în structura cărora lâncezeala aşteptării în staţii copleșește ca pondere eficienţa deplasării utile, iar satisfacţia furnizată de înghiţirea rapidă a distanţelor este sufocată de nervii izvorâţi din pierderea exagerată a timpului.

Folclorul orășenesc a ingurgitat în tezaurul său anecdotic și această mică perlă umoristică, fabricată de autori anonimi, la o oră neprecizată și într-o staţie neidentificată:

— Aşteptaţi de mult autobuzul?

— De mult…

— Aveţi cumva un ceas?

— Am, dar cred că ne-ar trebui mai degrabă un calendar…

În consecinţă, ori de câte ori reușesc să ajung la locul îndeletnicirilor mele profesionale în timp util

— Există și astfel de zile — mă simt dator să dau explicaţia cuvenită șefului uimit de surprinzătoarea mea punctualitate:

— Azi n-am avut tăria morală să aștept autobuzul, așa încât am venit la serviciu pe jos.

Al doilea mare inconvenient al autobuzelor, fruct direct al nepoliteţii cu care întârzie el la *rendez-vous-ul* cetăţenesc, este aglomeraţia. Până-ntr-atâta s-a dezvoltat apetitul acestui mijloc de transport, încât astăzi un autobuz neîmbuibat până la refuz cu călători pare ceva suspect (Te pomenești că ăsta se retrage…)

Îmi aduc aminte din practica mea de reporter că, vizitând odată un institut de studii și cercetări, m-am interesat care este cea mai recentă temă de studiu rezolvată de specialiștii institutului.

— Zilele trecute, mi-a declarat directorul ştiinţific, am reușit să elucidăm una din

problemele care îi preocupă chiar și pe cosmonauţi: dacă omul poate supravieţui un timp mai îndelungat într-un spaţiu restrâns, în condiţiile oxigenului rarefiat și a unor presiuni înalte.

— Foarte interesant, am recunoscut eu. Și cum au decurs cercetările?

— Relativ simplu. Responsabilul de temă, tânărul cercetător Stambuliu a mers zilnic, timp de o săptămână, cu autobuzul 110. Dar acum este în afara oricărui pericol.

Am apreciat gluma directorului, cu osebire pentru miezul ei de incontestabilă realitate. Nu cu multe zile înaintea vizitei mele la acel institut, un coleg de serviciu îmi confirmase cu propria lui persoană caracterul pernicios al călătoriilor cu autobuzul. Când îl întâlnisem la redacţie, am avut un șoc. El, Vasiliu, care întotdeauna era îmbrăcat cochet și degaja un aer de prospeţime masculină capabilă să iște gelozie tuturor bărbaţilor, arăta ca după o bătaie zdravănă într-un *Saloon* din western-urile americane. Nu mi-am putut reţine un strigăt de emoţie:

— Vasiliule, ce s-a întâmplat cu tine? Te prezinţi într-un hal!…

Și chiar așa era. Cu o vânătaie în bărbie, cu părul în neorânduială, iar pentru completarea acestui tablou dezolant, mai contribuiau pantofii scâlciaţi, o mânecă a hainei plesnită și câţiva nasturi lipsă.

Colegul meu s-a disculpat cu vădita jenă, rușinat că este văzut în starea aceea compromiţătoare.

— Am avut un accident de autobuz, a recunoscut el roșind ușor.

— Vai de mine, ai căzut din autobuz?

— Mai rău, am rămas în el.

Mărturii acuzatoare la adresa cutiilor de sardele pe patru roţi figurează cu zecile în dosarul documentării mele. Dar cel mai mult m-a impresionat o discuţie surprinsă în staţia de autobuz din comuna suceveană Marginea, mereu bogat populată cu turiști care vin să admire celebrele ateliere de ceramică de prin partea locului.

Un ţăran voinic cu un coș din care își scoteau capetele câteva gâște aiurite, aștepta împreună cu nevastă-sa, bucovineancă frumoasă și înveşmântată în doliu după cine știe ce suflet drag trecut în lumea nefiinţei. Așteptau ca toată mulţimea aceea pestriţă din staţie mașina de Rădăuţi.

Pesemne se duceau la oraș, să-și vândă păsările în târg.

N-aș zice că erau grăbiţi sau nerăbdători, pentru că eu unul n-am văzut niciodată asemenea stare de spirit la ţăranii noștri.

Iar când, în sfârșit, a apărut hodoroaga de autobuz, ticsită încă din staţia de plecare, și când fluxul uman din Marginea l-a supus unui asalt suplimentar, forţând intrarea pe ușa îngustă cu paporniţe, valize, saci, serviete, oale de lut ars, boccele, scânduri, genţi de voiaj și câte și mai câte, când monstrul mecanic abia se mai zărea pe deasupra puhoiului de capete și părea că va rămâne acolo definitiv, prizonier al mul ţimii dezlănţuite, ei bine atunci omul meu, ţăranul vânjos cu gâștele, i-a zis liniștit femeii în negru de lângă el:

— Marie, îl luăm pi aista?

— Eu zâc că îi mai bine să mergem pi gios. Îs prea obosâtă ca să călătoresc cu autobuzul…

Până la Rădăuţi erau 15 kilometri.

Relaţia dintre insuficienţa autobuzelor pe traseu și densitatea de călători per autobuz este atât de directă, de „nemijlocită”, cum ar spune sociologii, încât ea capătă pe loc toate atributele unei contra dicţii antagonice. Termenii contradicţiei sunt apăraţi

— În opoziţie — de puncte de vedere absolut divergente. Dar cum limbajul ştiinţific de care am făcut uz în frazele anterioare s-ar putea să vă cadă greu la stomac, mă silesc să-l traduc într-un schimb de cuvinte mai accesibil, mai la îndemâna pasagerului de rând:

— Tovarășe controlor, cum e posibil ca pe linia asta atât de aglomerată, să fie atât de puţine autobuze?

— Autobuze sunt destule, neică. Călătorii sunt prea mulţi!

Ajungem astfel la nodul conflictual al problemei, pe care eu nu-l văd rezolvat fără arbitrajul imparţial al unei entităţi din afară, nici pasager, nici întreprindere de transport. Și nici având relaţii cu pasagerii ori cu organizatorii transporturilor. Dar oare există o asemenea entitate? Greu de crezut.

Așa că punctul de vedere al „autobuzelor” va fi mereu acela că pasagerii sunt răi și indisciplinaţi, iar al călătorilor, că autobuzele sunt o pacoste și un factor de disoluţie socială.

Considerat în sine, fiecare din cele două moduri de a aprecia problema este îndreptăţit. Mulţi pasageri sunt departe de a fi niște îngerași, contribuind din belșug la neurastenizarea prematură a casieriţe lor și a șoferilor de autobuz. Chiar sistemul de autotaxare al biletelor, astăzi generalizat pe autobuze în marile orașe ale ţării, reflectă trista realitate că nicio casieriţă nu mai poate face faţă situaţiei, majoritatea acestor vrednice femei aflându-se momentan în sanatorii de nevroze. Printre ele şi-o fi recuperând sănătatea și taxatoarea aceea uscăţivă, cu trăsături severe, pe care acum doi ani am văzut-o luptând din greu cu pisălogeala unei provinciale dezorietate, persoană proţăpită lângă ușa din spate a auto vehiculului și înverșunată să întrebe la fiecare oprire:

— Aici e capătul liniei? Aici?

Într-un târziu o simt pe taxatoare enervându-se.

Dar, printr-un efort de rememorare a lecţiilor despre comportarea politicoasă în serviciile publice, reușește să-și reprime în gâtlej răbufnirile verbale. Staţie de staţie taxatoarea tace, în pofida ofensivei de întrebări.

— Aici e capătul liniei? Aici e?

Totuși, călătoarea insistă, adăugând și un strop de provocare:

— Dumneata eşti pusă aici să dai și relaţii. Dacă taci ca peștele, cum o să știu eu când e capătul liniei?

— Când mă veţi auzi… scoţând un oftat de ușurare!

Alţi pisălogi se înverșunează cu precădere asupra șoferului, având pretenţia să li se deschidă ușa de coborâre cât mai aproape de locul interesului lor.

Orice stop, orice oprire forţată este un prilej nimerit pentru exprimarea vehementă a cererii:

— Tot v-aţi oprit, deschideţi ușa să cobor, că aici mi-e mai la îndemână.

Ba l-am auzit odată pe unul cu o pretenţie și mai și. E drept, pregătită cu o introducere aparent inocentă:

— Tovarăș' șofer, autobuzul ăsta trece și pe bulevardul 1 Mai?

— Da.

Și acum absurdul solicitării:

— Sunteţi bun să opriţi și la blocul meu?

Noroc că șoferul e politicos și serviabil:

— Cum să nu! La ce etaj preferaţi să opresc?

Cu greu poate fi păstrată intactă deferenţa faţă de călători cu care se îndatorează personalul de servi ciu al autobuzelor. Principiul „pasagerul nostru, stăpânul nostru" e frumos, e înălţător, dar foarte a ne voie de apărat când „stăpânul nostru" bate câmpii cu solicitarea unor informaţii de tipul:

— Tovarășe taxatoare, sunt trei uși pentru coborâre. Prin care îmi recomandaţi să cobor?

În asemenea cazuri, cel mai bine e să i se răspundă pasagerului, cu delicateţe:

— Prin oricare din ele, pentru că toate opresc în același timp.

O, și apoi toate acele incidente cu pasagerii găsiţi fără bilet! Cu cei care recurg la tot soiul de subterfugii ca să plătească mai puţin decât se cuvine…

Credeţi că nu mai mișună printre noi asemenea specimene? Ba există, câte vreţi.

Iată-l pe șmecherașul cu gulerul cămășii înnegrit de praful propriilor sale plete și cu faţa imberbă.

Socotindu-se isteţul pământului, solicită la casieria autogării un bilet de 1 leu.

— Un leu? Casierul îl privește confuz pe junele din partea cealaltă a ghișeului. N-am bilete de 1 leu. Până la prima comună e 2 lei.

— Mie dă-mi de un leu și-ţi promit că la jumătatea drumului sar din mers.

Dacă e vorba de zgârcenie, scoţienii, care au înălţat la rangul de sublim această trăsătură de caracter, excelează și la capitolul bilete de autobuz. Se citează cazul unui scoţian aflat cu treburi la Bristol și care călătorea cu autobuzul. Taxatorul, om aflat în preagul pensionării, deosebit de scrupulos în exercitarea meseriei, lansa cu regularitate de metronom apelul binecunoscut de toţi călătorii: „Vă rog, avansaţi înainte!" Când scoţianul ajunge la ușa de coborâre, un controlor îl ia în primire:

— Biletul dumneavoastră!

— Care bilet? Pentru ce, bilet? Eu am făcut tot drumul pe propriile mele picioare!

Dacă așa stau lucrurile la Bristol, probabil că în Scoţia situaţia e încă și mai dificilă pentru companiile de autobuze, întrucât acolo toţi călătorii sunt…scoţieni. Adăugându-se și criza de benzină, până la faliment nu e decât un pas. De unde și preocuparea pentru găsirea unei soluţii imediate, reflectată de următorul anunţ, publicat într-un ziar din Glasgow:

Din cauza unor dificultăţi financiare conjuncturale se desfiinţează ultimul autobuz de pe fiecare traseu…

Curios lucru, în ciuda acestei măsuri radicale, fie care traseu continuă să aibă un ultim autobuz. Se studiază în continuare alte măsuri, mai eficiente…

Măsuri radicale de îmbunătăţire a circulaţiei auto buzelor se iau cam peste tot. Totul e inutil; orice s-ar întreprinde, nemulţumirea călătorilor crește. Se înființează staţii noi, hopaa!, plouă cu proteste pentru că numărul sporit de opriri încetinește viteza de deplasare. Se desfiinţează staţii, corul nemulţumiţilor clamează pe tema bieţilor cetăţeni care îşi tocesc pingelele până la proximul loc de întâlnire cu autobuzul. Se suplimentează numărul mașinilor din traseu, vociferează locatarii de la capetele de linie, înfierând creșterea noxelor din atmosfera cartierelor lor. Se suspendă mașini de pe traseu, atunci…

— Nu știţi cumva la ce peron trage autobuzul de Bolintin?

— La peronul 5, dar mai aveţi timp destul, vine abia peste vreo jumătate de oră.

— Asta-i bună! La ce mai servesc autobuzele dumneavoastră, dacă vin din an în paști?

— La rentabilizarea noii și elegantei noastre săli de așteptare.

Pasagerii sunt supăraţi pe autobuz din o mie și unul de motive. Din această stare de perpetuă insatisfacţie s-a născut și butada conform căreia „august e luna în care nu poţi deschide în autobuz geamul pe care nu-l poţi închide în ianuarie”.

Dar indiferent că e august sau ianuarie, toamnă sau primăvară, reclamaţiile continuă să se reverse împotriva acestui burduhănos mijloc de transport în comun — autobuzul. De fiecare dată se cere „remedierea imediată a unei situaţii necorespunzătoare care, tovarăși, nu mai poate să dăinuie”.

Fiecare reclamaţie cu rezoluţia ei. De exemplu: „Urmare a sesizării… făcută de… cum că… precizăm că s-a întreprins un studiu asupra… care a arătat că semnalarea nu corespunde realităţii”.

Sau:

„Ca urmare a plângerii unui grup de locuitori ai comunei dumneavoastră că accesul la staţia de autouz e împiedicat de sfărâmăturile de materiale provenite din șantierul de construcţii local, s-au luat măsurile impuse de situaţie. Staţia de autobuz a fost mutată în altă comună”.

Dacă pentru unii autobuzul e ciumă, pentru alţii — deși puţini la număr — dânsul e o mumă bună și darnică. Am putea zice deosebit de darnică. Printre acești exceptaţi se numără și cei 17 foști salariaţi ai unei întreprinderi de transport în comun din orașul brazilian Belo Horizonte, judecaţi în anul 1969 sub acuzarea de a fi jefuit compania de o sumă echivalând cu 30.000 de lire sterline.

Tehnica infractorilor a fost o capodoperă a răului și merită să v-o înfăţișez în toată maligna ei splendoare.

Achitând taxa de călătorie cu autobuzul, pasagerii lin Belo Horizonte nu primesc bilete, ci jetoane din material plastic pe care, la coborâre, le depun într-o cutie specială de lângă ușă. Acuzaţii îşi făcuseră socoteala că, dacă ar extrage aceste

jetoane din cutii i le-ar revinde de câteva ori pe zi, și-ar însuși o sumă frumușică. Dar cum să intri în posesia ilicită a jetoanelor? Cineva a avut ideea, simplă ca toate ideile geniale, să folosească în acest ignobil scop rădaște, coleoptere cu clești foarte puternici. Legate cu o aţă, gângăniile infractoare erau introduse în cutie, apucau cu cleștii un jeton, apoi erau trase afară.

Treaba a mers strună, până când struna a plesnit.

Rădașțele pot prinde jetoane, dar ele nu pot ajuta cu nimic în prinderea autobuzului însuși. Odată autobuzul scăpat, nu mai rămâne nimic de făcut.

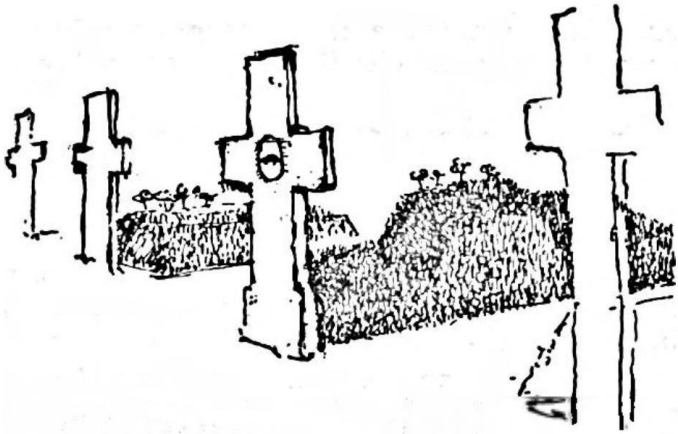
Ceea ce părea să nu știe bărbatul care, pe o stradă în pantă, alerga disperat după un autobuz antrenat în coborâre.

— Renunţă, amice, n-ai să ne prinzi! — îi strigă de pe scară un pasager.

— Trebuie să vă prind! insistă în ambiţia sa supraomenească sprinterul de ocazie.

— Prea târziu! Așteaptă altă mașină!!

— Imposibil, eu sunt șoferul autobuzului dumneavoastră!



Acei oameni ciudati și mașinile lor uimitoare…

În paginile anterioare v-aţi mai întâlnit cu situaţii, dialoguri, istorioare care ar putea figura într-o colecţie a excentricităţilor auto. Multe însă le-am ţinut în rezervă pentru acest capitol, considerând a ele merită un grupaj special.

Căci mare e grădina automobilului!

Atâta vreme cât există oameni cu un surplus de bani, de fantezie, de mașini sau măcar de timp liber, vor apărea pe lume și automobile care — dacă le vezi — te îndeamnă să te freci bine la ochi spre a te convinge că nu visezi, că ai intacte simţurile și sistemul nervos central. Acele exemplare pe patru roţi joacă, în mijlocul traficului rutier, rolul deţinut de clovni în spectacolele de circ. Simpla lor ieșire în public întreţine ilaritatea.

Nu e cazul să evoc aici întreaga gamă de plăsmuiri auto generate de căutările în plan energetic. Visul planetei de a se elibera din sclavia benzinei, de a hrăni automobilul cu un meniu nou, nepetrolier, a născut — precum somnul raţiunii — monștri.

Numai că acum nu e vorba de un somn al raţiunii ci, dimpotrivă, de redeșteptarea ei. Ca orice epocă de Pionierat, goana după noii carburanţi, după noile mijloace de propulsie, ieftine și la îndemâna tuturor șoferilor, a adus pe lume nenumărate mașini hibride, cu înfăţișări grotești și cu efecte involuntar comice.

Dar, să ne înţelegem: aceste prototipuri experimentale sunt caraghioase doar prin aspectul lor momentan, perfectibil, nu prin intenţionalitatea lor eroică.

Acceptând că armata de inventatori în domeniul automobilelor luptă azi pentru ca omenirii să-i fie mai bine mâine, nu vom mai râde văzând în paginile revistelor fotografii de vehicule eoliene pe patru roţi, cu pânzele larg desfășurate în vânt, automobile electrice rotunde sau triunghiulare, caroserii împănate cu baterii solare sau portbagaje ticsite cu butelii de hidrogen lichid. Nu ne vom mai amuza pe seama lor, ci vom aștepta cu încredere ziua când din toate acestea va ieși ceva, un automobil al viitorului care să ne plimbe mai mult, cu ban mai puţini. Ne vom lega speranţele de o asemenea ispravă inginerească, deși s-ar putea ca ea să nu se producă niciodată.

Să revenim însă la oile noastre. Oile noastre sunt în cazul de faţă automobilele batjocură, rodul fanteziei maladive, al originalităţii cu orice preţ, chiar dacă ele sunt uneori justificate prin pseudoargumentări ştiinţifice.

Dintr-o atare originalitate s-a întrupat și circulă e șoselele din R.F. Germania automobilul șifonat.

Creatorul” său l-a echipat cu o caroserie gata pliată, construită din volume neregulate. Urâţenia asta rutieră este — susţine cel care a zămislit-o — o reală binefacere pentru contemporaneitate. Uite și avantajele:

1 — Companiile de asigurare vor avea mai puţin de plătit în eventualitatea unui accident.

2— Tinichigiul nu va mai fi necesar. Decât în cazuri extreme.

3 — Enervările se vor diminua substanţial.

Unicul inconvenient (dar ce inconvenient!) ţine de stetică. Automobilul, fie el și nou, pare deja victima unui lung șir de tamponări succesive. Se naște atunci întrebarea: la ce bun un model care să mimeze tabla turtită, dacă fiecare om e liber să-și bușească automobilul după gust? Un automobil normal, dotat cu un șofer valoros, mai are șanse să apuce pensionarea fără nicio zgârietură. Pe când varianta șifonată a excentricului vest-german pare încă din prima zi o bătrână epavă a șoselelor…

Altă realizare, demnă de penelul unui Salvador Dali, este automobilul orchestră, creaţie a flautistului elveţian Josef Wisbauer care, necăjit că nu a putut ajunge solist în orchestra simfonică din Zürich, considerat necesar să iasă în faţă pe scena bizaeriilor auto. El și-a înjghebat o mașină din nu mai puţin de 36 de instrumente muzicale montate pe un șasiu. Linia generală a prototipului său este aceea a unui

pian, portbagajul a fost confecţionat dintr-o tobă mare, ușor ameliorată ca funcţionalitate, schimbătorul de viteze a fost înlocuit cu un flaut, arcurile fotoliilor sunt substituite prin corzi de violoncel, farurile se găsesc la capătul unor tube (în faţă) și al unor trompete (în spate), masca radiatorului a fost meșterită din câteva piculine, eșapamentul este interpretat de un tub de orgă.

Printre alte găselniţe, să citățm și înlocuirea barelor de protecţie cu tampoane improvizate din talgere de alamă, a ștergătoarelor de parbriz cu arcușuri, a portierelor cu două gonguri mari, cărora li s-au adus modificările necesare. În compartimentul motorului și-au găsit locul și menirea o întreagă colecţie de muștiucuri devenite ad-hoc supape, de tuburi sus trase cimpoiului și de pistoane împrumutate de la diverse instrumente de suflat.

Dar lista adaptărilor e prea lungă ca să vă plictisesc cu inventarul lor complet. Esenţial e că multe din aceste instrumente cântă în timpul mersului, iar constructorul elveţian ne asigură că în aceste condiţii orice tamponare capătă atribute de veritabilă simfonie dodecafonică.

Noi zicem că e mai bine fără tamponare; ar fi păcat ca atâtea scule ale muzicii să devină o apă și-un pământ, adică instrumente de percuţie… auto!

Nu numai muzica găsește un câmp larg de aplicare pe automobilele originalilor ci și, sau mai ales, pictura. Arta penelului a pășit, semeţ pe tabla caroseriilor, obţinând acolo rezultate viguroase în felurite curente și stiluri.

La început a fost legitima dorinţă a omului de a se refuza standardizării, prin aplicarea pe mașină a unui colorit mai puţin banal. Mai târziu amprenta personală s-a impus prin combinaţii de două culori, armonizate cu pricepere. Au apărut, timid, dungi de altă culoare pe capacul motorului sau pe părţile laterale. Cursele automobilistice de formulă au întins procedeul și mai departe, îngăduind combinaţii de tonuri vii, care să individualizeze concurenţii pe o mare distanţă, spre mulţumirea spectatorilor de pe marginea pistei.

Terenul fusese aşadar defrișat. Pictori, până atunci ară noroc și fără har, s-au năpustit asupra caroseriilor, defulându-se pentru a satisface prostul gust al unor excentrici proprietari de automobile. Numeroși tineri excursioniști pe patru roţi, ca și reprezentanţi ai comerţului, industriași, simple persoane particulare, și-au transformat autovehiculele în sorcove publicitare, apte să grăiască în limbajul colorat al literelor și simbolurilor despre apartenenţa mașinii, despre faptele ei de vitejie, despre meleagurile pe înde a hălăduit ea, despre aspiraţiile și ambiţiile posesorului, despre interesele sale pecuniare.

Au proliferat mașinile reclamă, mașinile apel, mâinile mărturisire.

Am văzut odată tranzitând pe străzile Sucevei microbuzul unor tineri turiști danezi care povestea totul. Numele și vârsta ocupanţilor, itinerarul călătoriei, chipurile protagoniștilor și ale iubitelor lor, porecla vehiculului — în traducere românească, îl botezaseră „popândăul” — și chiar, ca un titlu de glorie, numărul abaterilor de la legea circulaţiei, marcate prin steluţe, precum victoriile aeriene înscrise pe fuselajul avioanelor de vânătoare. Totul, bogat agrementat cu abţibilduri, floricele și ornanente decorative amintind de pictura infantilă.

Britanicii excelează în pictura auto. Mașinile zugrăvite în fel și chip, după cum îl duce intelectul proprietar, nu mai miră pe nimeni în ţara Albionului. Omagiind memoria cântăreţului rock Elvis Presley, astăzi trecut în neant, un englez din Newcastle și-a desenat portative muzicale pe portiere și pe portbagaj, completate de logodnica respectivului automobilist cu notele melodiei preferate.

Un alt englez, de astă dată din Northhampton, a încercat să-și umanizeze la maximum automobilul, pornind de la ideea că, privită din faţă, o mașină prezintă oarecare similitudini cu chipul omenesc.

Adică, la rigoare, farurile ar putea fi luate drept ochi, masca radiatorului drept nas, bara de protecţie ar sugera gura și așa mai departe.

Cu migală, Thomas Lloyd (așa se numete personajul nostru) s-a trudit să corecteze cât mai mult – prin retușuri de pictură și mici accesorii speciale – această imagine umană a mașinii, până la a o constrânge să devină auto-portretul proprietarului, în ambele sensuri ale vocabulei „auto”. Englezul și-a făcut două mulaje uriașe ale urechilor, lipindu-le corespunzător în părţile laterale ale bordului mașinii, dar cu grijă ca ele să cumuleze și funcţia de oglinzi retrovizoare. Și-a împodobit bara din faţă cu fire lungi de lână, pastișându-și propria sa mustaţă stufoasă. Și desigur, n-a uitat să improvizeze o capotă nouă pentru motor, în formă de șapcă cu cozoroc, pictată și ea naturalist, conform originalului aflat întotdeauna pe capul său atunci când îşi conduce autoportretul pe șoselele britanice.

Aerul general al stăpânului a fost simulat binișor, ca într-o caricatură reușită, dar ceva încă nu este în regulă. Ochii copiei sunt mult mai îndepărtaţi decât cei ai modelului și, în viitorul imediat, Thomas Lloyd speră să elimine și această ultimă discre panţă, printr-o modificare de poziţie a farurilor.

Există cazuri când responsabil de noua înfăţișare a unui automobil este hobby-ul celui care îl păstorește. Un numismat din Argentina și-a sudat pe tabla automobilului câteva mii de monezi din toate epocile și de pe toate meridianele. Iar un automobilist din Arizona, ahtiat după cărţi poliţiste și filme cu gangsteri, și-a montat la cele două ţevi de eșapament cele un revolver Colţ, model vechi, pentru ca împușcăturile să fie… cât mai autentice. Ce vreţi, nu se poate lipsi omul de senzaţii tari nici în weekend!

Dorinţa unora de a parodia automobilul se în dreapta și spre altă direcţie. Mulţi contemporani de-ai noștri cultivă cu osârdie micromodelismul, reproducând la scară miniaturală detaliile, ba chiar și funcţiile modelului original.

Dar există persoane care împing această îndeletnicire până la absurd, migălind la mașinuţe ultrapitice din coji de ouă, din rotiţe și fusuri de ceas, din beţe de chibrituri sau din miez de pâine. Stau cu lunile cufundaţi în trebăluiala lor fără noimă, în nădejdea că va sosi și clipa lor de glorie, când ziarele îi vor populariza ca pe niște campioni ai bizarreriei.

Uneori acest lucru se și întâmplă. Revista sovietică de satiră și umor „Krokodil” a înserat în paginile sale, nu fără o accentuată notă de ironie, următorul anunţ: „Contabilul Vasili Artaganov din Kursk a muncit timp de 30 de luni la o copie miniaturală, absolut exactă, a automobilului cu care Jackie Stewart a câștigat

primul său titlu de campion mondial. Copia e atât de minusculă, încât nu poate fi văzută cu ochiul liber și nici măcar cu microscopul electronic".

Adeseori chiar industriile de jucării se înverșunează să ridiculizeze bietul automobil. Le răspunde ca un ecou sectorul confecţionării de ambalaje.

Am avut fericirea imensă să ţin în mână maşinuţa-sticlă de parfum, maşinuţa-cutie de bomboane sau chiar maşinuţa-butelie de vin. Am dăruit copiilor maşinuţa-săpun și tot felul de maşinuţe de tras cu sfoara, pe care se învârt moriști, se agită iepuri sau zdrăngănesc bile de celuloid umplute cu pietricele.

Mai nou, am descoperit în vitrinele magazinelor pentru copii maşinuţa-cap de câine, realizată după o idee à la Thomas Lloyd, cel de care v-am vorbit mai înainte. Ciudat e însă că, deși împotriva ei s-a ridicat presa, tunând și fulgerând pe tema stâlcirii realităţii în mintea copilului, micii beneficiari ai obiectului continuă să-l târâie după ei pe stradă cu toată frenezia, convinși că posedă atât mașină cât și câine.

De unde tragem concluzia că excentricitatea este una din bolile copilăriei, iar excentricii maturi nu sunt altceva decât niște copii întârziaţi.

Numărul originalilor auto fiind în creștere, se manifestă și primele încercări de organizare și de instituţionalizare a dispersaţilor constructori de maşini trăsnite. Marile saloane internaţionale ale automobilului au început să rezerve câte un stand și aberaţiilor în materie, mizând pe sporirea afluenţei de public acolo unde se lăfăiesc ciudăţeniile pe patru, trei sau nu mai știu câte roţi.

Ca și cum asta nu ar fi suficient, în R.F. Germania s-a pus „pe roate" un raliu anual al umoriști lor, având drept clauză unică de participare prezentarea unor automodele care să stârnească râsul.

Excentricii au profitat imediat de mina care li se întindea, aducând la primele două ediţii ale raliului zeci de mostre ale fanteziei lor debordante.

Au defilat acolo, contra-cronometru, automobile placate cu oglinzi deformante, sirene care tușesc sau strănută, roţi octogonale sau confecţionate din lemn, cu cercuri de fier ca la doagele butoaielor, caroserii pictate bufon, automobile cu pereţi dubli din care curge bere la robinet, portbagaje al căror capac sare la comandă lăsând să ţâșnească dinăuntru diferiţi Hopa-Mitică, totul atestând că imaginaţia omului nu cunoaşte limite și că răbdarea automobilului nu are margini.

N-aș vrea însă să vă formaţi impresia eronată că originalitatea automobiliștilor nu se poate evidenţia decât prin deformarea, stâlcirea și maimuţărirea vehiculelor. Există și o altă categorie de excentrici care, folosindu-se de mașini normale, se disting însă prin acte de un caraghioslâc ieșit din comun.

Oricine știe ce este un cimitir de automobile. E un uriaș teren viran, unde sunt aruncate claie peste grămadă vehiculele moarte de bătrâneţe sau decedate în violente coliziuni rutiere. Foste glorii ale drumului public se descompun acolo de rugină sau — cu puţin noroc — se reciclează sub formă de fierărie compactată, dată la retopit.

Dar o anume Margaret Griffits din Africa de Sud îşi iubea atât de maladiv mașina, încât a — lăsat prin testament ca Fordul ei să fie îngropat odată cu ea, în cavoul familiei. După ce tristul eveniment s-a săvârșit, salariaţii pompelor funebre

au refuzat să satisfacă ultimul capriciu al răposatei, pe motiv că: „Nu putem înmormânta automobilul în cimitir.

E un cimitir numai pentru albi, iar mașina este…albastră!”

Alt testament năstrușnic. O văduvă bogată din Los Angeles a lăsat cu limbă de moarte ca moştenitorul ei direct să intre în posesia averii ei în greutate de 2,5 milioane dolari, numai dacă îi împlinește ultima dorinţă: să se îmbrace în cămașă de noapte și, astfel costumat și asistat de executorul testamentar, să parcurgă *absolut toate* străzile orașului, conducând o mașină Ferrari inclusă în moștenire.

Cu voinţa răposaţilor nu e de glumit…

Timp de o săptămână, de dimineaţă până seara, pretendentul la avere a colindat exhaustiv prin tot orașul, în cămașă de noapte (spre marele haz al privitorilor) în timp ce omul legii, cu harta metropolei pe genunchi, bifa una după alta arterele străbătute.

O lume nebună, nebună, nebună, dar… ce nu face moștenitorul pentru niște amărâte de milioane!

Să mai zăbovim un moment în sfera excentricităţilor auto cu iz funerar. De astă dată e vorba de o moarte prin inaniţie, cea a unui automobil de mare litraj care, în condiţiile penuriei de combustibil, a fost condamnat la veșnică imobilitate. Lovitura de graţie i-a dat-o chiar proprietarul său, un funcţionar japonez din orașul Kobe, care și-a îngropat mașina în bătătura casei. Deasupra limuzinei subterane a fost ridicată o piatră comemorativă, pe care dalta a săpat următoarea inscripţie: „Aici odihnește adorata noastră mașină. Ea și-a dat obștescul sfârșit din cauza nepotolitei foame de benzină”.

Dacă e să vorbim însă de automobile ieșite de pe scena istoriei, atunci vom face precizarea că au existat câteva exemplare beneficiare ale unui destin excepţional. După funestul lor sfârșit au fost ca și zeificate! în Statele Unite poţi vedea pe marginea unor șosele foste limuzine contorsionate atât de fantastic de pe urma coliziunilor, încât par elaborate de aparatul de sudură al unui sculptor modernist.

Ele au fost suite pe socluri înalte de piatră, devenind avertismente statuare ale nebuniei vitezei.

Spaniolul Benito Menendez a făcut ce-a făcut și și-a înălţat automobilul și mai sus, adică pe acoperișul casei. Nu pentru că mașina ar fi fost distrusă într-un eveniment de circulaţie, ci doar așa, ca s-o vadă locuitorii Madridului și să știe că în acel imobil trăiește un suporter fanatic al volanului.

Nici peninsula italică nu duce lipsă de excentrici ai automobilului. Toni Binarelli, un tânăr din Modena, afirma în stânga și în dreapta că este capabil să șofeze chiar și cu ochii legaţi. Mai precis, pretindea el, datorită unor însușiri neobișnuite cu care mama natură l-ar fi înzestrat generos.

Zvonul s-a lăţit repede, deși nimeni nu-l văzuse vreodată pe Binarelli exercitându-și nemaipomenitele haruri.

Demonstraţia, făcută în prezenţa a numeroși spectatori ocazionali, a reporterilor și a organelor locale de circulaţie, a decurs astfel: tânărul s-a urcat la volan, însoţit de un agent care l-a legat la ochi cu o bandă neagră, perfect opacă la lumină.

Asigurându-i pe operatorii de film prezenţi la eveniment că vede totul ca-n palmă, Binarelli a pornit motorul pe bâjbâite, a accelerat și, după un scurt drum în linie dreaptă, mașina a încălecat trotuarul și a intrat în zidul palatului ducal.

— Ce să fac, s-a scuzat „magicianul", pe ăsta nu l-am mai văzut!

Dar poliţistul din dreapta lui, fără să-și mai ceară scuze, l-a făcut pe tânărul farsor să vadă o amendă copioasă.

Aș putea adăuga multe pagini pe seama originalilor auto. Dar subiectul ar deveni treptat plictisitor.

Căci la obârșia acestor extravaganţe gratuite regăsim întotdeauna aceleași pârghii. Fie snobismul, fie setea de publicitate a unor anonimi care n-au avut parte de succes în alte domenii de activitate.

Iată de ce am fost foarte surprins descoperind că un om poate găsi motive temeinice ca să-și vopsească partea dreaptă a autoturismului în negru și maro, iar partea stângă în verde și galben. Un asemenea om există într-adevăr, nu e un june filfizon și avangardist care se distrează epatându-i pe con cetăţeni, ci un respectabil tată de familie între două vârste, cu leafă de 3.156 lei lunar, om apreciat la serviciu, unde de altfel are un post de conducere.

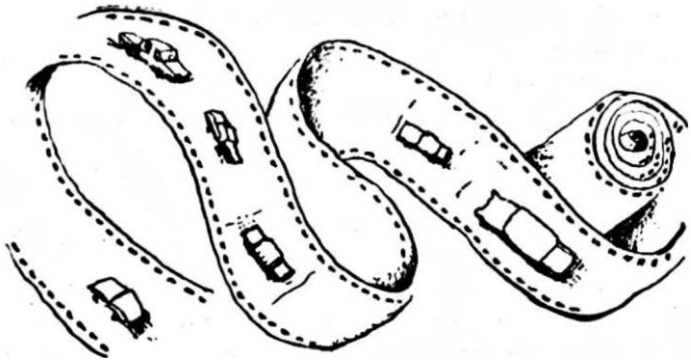
Iar automobilul său a arătat până nu de mult exact cum v-am spus.

Intrigat, nu m-am putut abţine să-l întreb, pe un ton reverenţios, de ce și-a vopsit caroseria în patru culori diferite, ca un costum de Arlechino.

Omul mi-a răspuns amabil și, în orice caz, cu toată seriozitatea:

— Pentru ca, în caz de accident, să derutez martorii oculari aflaţi pe ambele trotuare.

Așa încât să nu ne pripim niciodată în a trage o linie fermă de demarcaţie între somnul raţiunii și judecata sănătoasă!…



Claxoane pe… celuloid

Realitate dinamică a veacului XX, automobilul nu putea fi uitat de cineaști. Atât ca mijloc de producţie, cât și ca personaj de film. Uneori cinematografia îi

celebrează meritele, alteori îl caricaturizează virulent, câteodată dă cu el de pământ, făcându-l praf.

Îmi amintesc un adorabil film cu Stan și Bran, în care cei doi vestiţi comici distrug frenetic, din răzbunare personală, un automobil landou. Ce superb elan demolator! Ce înălţătoare revanșă a omului asupra forţei mecanice brute! Văzând această peliculă incitantă, un prieten mi-a mărturisit că s-a simţit mobilizat să ia un ciomag și să-și descătușeze eul interior martelându-și autoturismul din garaj. În ultima clipă însă meschine calcule materiale au oprit răfuiala în germene.

Măreţia lui Stan, grandoarea lui Bran, superioritatea artei în asta constau: nu cunosc inhibiţia, prudenţa, socoteala măruntă.

Automobilul însuși se supune aceluiași principiu artistic. În film totul îi reușește, nimic nu îi e imposibil. Unde manifestă slăbiciune, îl ajută cascadorul, unde se termină puterea cascadorului, începe infinitul trucajelor cinematografice.

În cartea lor intitulată *Cascadorii,* Odilon Cabat și Jacques Levy evocă una din cele mai mari clape trase naivilor spectatori prin mijlocirea unui trucaj cinematografic. Filmul „Marele restaurant”, realizat de Jacques Bernard, prezenta o secvenţă fantastică.

O mașină trece în viteză dezlănţuită, un foc de armă îi perforează un cauciuc, mașina se dă peste cap, își continuă înaintarea patinând inerţial cu roţile în sus, se lansează pe o trambulină de schi, zboară de-ţi taie respiraţia și abia la sfârșit se înfundă într-un morman de zăpadă.

— Nemaivăzut! exclamă publicul la ieșirea din sală, covârșit de incredibila păţanie a acelui automobil.

În realitate însă, secvenţa a fost filmată bucată cu bucată, nu mai puţin de 7 automobile identice au participat la constituirea ei, din care 5 s-au făcut zob.

Nu tot ce ne epatează pe ecran este trucaj. Mulţi regizori militează pentru filmările cinstite în care toate aventurile sunt vii și naturale. Odată, la nu mai știu care film de acţiune, se turnau câteva scene într-un colţuros peisaj montan. Regizorul i se adresează actorului principal:

— Uite ce ai de făcut, te urci la volan și cobori liniștit, relaxat, pe serpentinele acelea. Noi filmăm totul de sus, de pe stâncă. E clar?

— Clar.

Actorul, sigur de el, se suie în mașină și-i dă drumul la vale. Peste câteva clipe automobilul coboară serpentinele ca un bolid de curse. Regizorul îşi freacă mâinile, fericit:

— Așa, băieţi, filmaţi totul. Vom avea o scenă memorabilă!

Într-un târziu, iată-l și pe actor apărând, congestionat de furie:

— Era să mă nenorociţi! De ce nu mi-aţi spus că frânele sunt defecte?

— Nu era nevoie. Știam că ai să observi și singur…

De regulă însă cascadoriile nu sunt involuntare; ele sunt rodul unei îndelungi și minuţioase pregătiri în care riscurile, calculate farmaceutic, tind către un procent minimal.

Se povestește că un cascador francez a pus la punct cu meticulozitate o figură

care arăta cam așa: cascadorul se urca într-un autobuz interurban și, odată ajuns pe un pod înalt, sărea din plină viteză, peste parapet, direct în râu. Amplasată pe malul râului, camera de filmat trebuia să înregistreze spectaculoasa traiectorie a săriturii.

Zis și făcut. După o săptămână de pregătire, în care cascadorul a studiat viteza autobuzului pe pod, lăţimea și adâncimea cursului de apă, înălţimea saltului, distanţa de la vehicul la parapet, ca și multe alte imponderabile, a venit și ziua filmării. Cura josul bărbat s-a urcat în autobuz printre alţi pasageri și, la jumătatea podului, a deschis ușa și s-a aruncat în gol însoţit de ţipetele îngrozite ale călătorilor.

Rezultatul a fost nul, ba chiar negativ, judecând după penalizarea serioasă la care a fost supus onorariul cascadorului. Săritura avusese loc vineri, pe când echipa de filmare o așteptase (degeaba) joi…

Mulţi cascadori au trecut prin istorii asemănătoare, ostenindu-se să ducă la bun sfârșit o ispravă colosală, taman atunci când operatorul de film nu era atent sau când i se terminase pelicula în aparat.

Dar tânărul cascador care, iată, tocmai a terminat demonstraţiile sale de șoferie eroică, nu are nicio pretenţie la calitatea artistică a imaginii. Tot ce a făcut e doar un fel de *captatio benevolentiae,* proba capacităţii sale de a face faţă unui examen de selecţie pentru viitorul film.

— Fenomenal, tinere, îl laudă din toată inima regizorul. Ce viraje, ce răsturnare! Și mai ales cade rea aceea în prăpastie… Te angajăm imediat pentru film! Om te fac! Ce zici?

— Ce să zic, răspunde cascadorul, frecându-și cucuiele proaspete. O să fac tot posibilul să nu-mi mai reușească niciodată figura asta…

Rolul mașinilor în film nu este doar acela de a fi distruse, zdrobite, arse, explodate. Există și automobile cu un destin foarte comun și care nu scapă totuși de tribulaţiile celebrităţii.

Vă mai amintiţi poate de Peugeotul rablagit al lui Colombo, din serialul cu același nume. Puţini știu că neispititoarea arătare cu motor este mașina proprie și personală a interpretului celebrului detectiv, actorul Peter Falk. El și-a cumpărat-o acum un sfert de secol și e atât de atașat de vechitura asta, că nu se desparte de ea nici când filmează. Cu alte cuvinte, o cam bagă pe gât producătorilor. Scenariștii, atunci când scriu pentru el, îi respectă hachiţa, făcând loc în trama poliţistă și bătrânului Peugeot. Numai că, în ultima vreme, ziarele americane au vorbit mai mult de venerabila piesă de muzeu decât de actorul însuși. Ceea ce l-a făcut pe Peter Falk să exclame iritat:

— În definitiv, cine e vedeta, eu sau mașina mea?

Interpretul lui Colombo, ca obișnuit al Hollywoodului ce este, ar fi trebuit să știe că un automobil poate deveni star al marilor studiouri californiene, la fel ca și un actor de succes. Există la Hollywood un teren de beton unde vedetele cetăţii celei de a 7-a arte sunt invitate să-și lase amprentele palmelor și ale tălpilor, pentru nemurire. Betonul pare a se asocia mai logic cu eternitatea decât celuloidul. Ei bine,

printre lungi șiruri de palme și de tălpi, în dreptul cărora sunt gravate nume nepieritoare ale cinematografiei…

…Greta Garbo…

…Spencer Tracy…

…Gary Cooper…

…Marilyn Monroe…

…John Wayne…

…Bette Davis…

…și alţii…

…caldarâmul gloriei conservă urmele unor cauciucuri auto! Intrusul nu este altul decât automobilul care a „jucat" mai multe roluri în filmele purtând semnătura de prestigiu a lui Walt Disney.

Dobândind dreptul de a-și întipări urma istoricelor sale pneuri în cimentul proaspăt turnat în onoarea sa, automobilul, monstrul mecanic al veacului nostru, a fost consacrat astfel și ca monstru… sacru!

Dacă e vorba de monștri, să nu trecem sub tăcere cea mai sofisticată limuzină construită vreodată sub aripa cinematografiei. Ea a stârnit admiraţia zecilor de milioane de spectatori ai filmelor cu James Bond, fiind automobil doar prin aspectul general și prin unele momente când, întâmplător, rulează pe șosele.

Dar când ţi-e lumea mai dragă, ciudata alcătuire mecanică plonjează în fluvii sau în talazurile mării, plutind ca o autentică navă pe flotoare discret camu flate. Apoi, ca urmare a unei apăsări de buton, din pântecul monstrului izbucnesc două aripi deltoide și iată mașina lui James Bond luând calea aerului.

Dar câte alte surprize nu ascunde caroseria minunatului automobil: tunuri telescopice ţinând la respect eventualii urmăritori, percutoare laterale ce atentează la cauciucurile mașinilor rivale angajate în depășire, jeturi de ulei transformând caldarâmul în patinoar pentru adversarii de ocazie.

Motorul — bineînţeles de avion.

Tabla și sticla — bineînţeles impenetrabile la gloanţe.

O adevărată uzină ambulantă, ce mai, care a costat studioul de filme o avere. Dar să nu plângem de mila producătorului; banii s-au amortizat de mult, pe seama hoardelor de plătitori din sălile de proiecţie.

Oricât de grozav ar fi un automobil, frumuseţea ostentativă a Sofiei Loren îl face să pălească, în baza zicalei „La soare te puteai uita, dar la Sofica, ba". O revistă italiană sensibilă la farmecele sexi ale actriţelor a publicat pe copertă poza superbei vedete italiene, coborând studiat dintr-un automobil

Lamborghini. În imagine se văd, chiar prea bine, reprezentativele picioare ale Sofiei Loren, insuficient acoperite de scurtimea șocantă a fustei.

Coperta l-a scandalizat pe soţul celebrei actriţe, producătorul de filme Carlo Ponti. Acesta i-a reproșat violent consoartei (episod consemnat, firește, de reporteri): „Ceea ce îţi îngădui în unele filme, nu-ţi permit în viaţa de toate zilele!"

Anthony Quinn, beneficiind de pantaloni, a fost scutit de asemenea ieșiri din partea soţiei. În schimb și el a avut parte de o întâmplare automobilistică hazlie. Se

turnau exterioarele unui film în Congo.

Quinn, care deţinea rolul principal, dispunea pentru deplasări de o mașină condusă de un șofer indigen.

În dimineaţa primei zile de filmare șoferul se prezintă la hotelul unde erau găzduiţi cineaștii și actorii. După câteva minute marea vedetă a ecranului îşi face apariţia și se urcă în automobil.

— Sunteţi atât de bun, domnule, zice șoferul, să-mi daţi o clipă mâna dumneavoastră stângă?

Actorul zâmbește amuzat, întinzând palma. Congolezul o examinează atent.

— Aveţi linia vieţii lungă, domnule. Încotro să vă duc?

Vedeta nu-și poate reţine o tresărire.

— Ia stai puţin! Ce e povestea asta cu linia vieţii lungă?

— O măsură de prevedere, domnule. Știţi, am frânele foarte uzate…

Probabil că acel șofer african o fi fost un bun chiromant, căci Anthony Quinn face filme și azi.

În orice caz, marele regizor francez Jean Renoir a avut o linie a vieţii extrem de lungă și o linie a carierei cinematografice de invidiat. Responsabil de declanșarea acestei cariere a fost, poate n-o să mă credeţi, tot un automobil. Sau, mă rog, o caricatură de automobil de pe la 1900…

Întâlnirea decisivă s-a produs pe când cineastul era copil, într-o sală de proiecţii mute. Acolo a vizionat un scurt metraj interpretat de un personaj burlesc ce se numea Automaboul. Eroul intra într-un câmp unde se afla un automobil caraghios, alcătuit din diferite elemente de adunătură. Automaboul încerca zadarnic să pornească mașinăria care nu se hotăra să demareze decât atunci când șoferul ama tor, exasperat și obosit, renunţa. Deșteptarea motorului la viaţă era anunţată de un șir de explozii și tremurături fără sunet, de reacţii contrare logicii comenzilor, în sensul că marșarierul trezea în mașină dorinţa nebună de a o lua înainte și invers.

Jean Renoir mărturisea spre apusul vieţii că filmuleţul acela hazliu și automobilul acela născător de comedie i-au deschis pofta de a se avânta în lumea filmului și de a turna scurt metraje bazate pe glume mecanice.

Ca multe din visele copilăriei, respectivele aspiraţii nu s-au realizat decât parţial. Cineast a ajuns, dar filmuleţe cu năzdrăvănii tehnice și poante mecanice nu a făcut niciodată. „Unii confraţi pe care-i admir și-i invidiez — scria regizorul francez la 80 de ani — și-au împlinit acest vis; printre ei se numără René Clair și Mac Sennett”.

Pasiunea pentru automobil îmbracă aspecte variate în lumea cinematografiei. Actorul american Paul Newmann, mare iubitor al sporturilor, a râvnit dintotdeauna un rol în care să întruchipeze figura unui pilot de curse. Până la urmă s-a ales cu un rol de boxer în „Cineva acolo sus mă iubește”. Neavând ocazia să-și satisfacă dorinţa pe ecran, a ales calea mai bărbătească a participării nemijlocite la o importantă competiţie de formula 1. S-a găsit cineva să-i dea pe mână un Ferrari de curse și Paul Newmann a luat startul la o ediţie a „iadului” de 24 de ore de la Daytona. Spre surprinderea tuturor, debutantul a obţinut un succes nesperat, mult peste șansele ce i se acordau: locul 5 în clasamentul general.

Reporterilor îngrămădiţi în jurul lui cu carneţele și microfoane, actorul le-a declarat:

— Cursa mi-a produs o impresie cu mult mai plăcută decât câştigarea unui… Oscar!

Desigur o bravadă sub imperiul surescitării momentane, căci ulterior Paul Newmann s-a menţinut un campion al ecranului, dar un mediocru al curse lor automobilistice.

Frontiera dintre competiţiile auto și întrecerile cineaștilor a fost încălcată și cu alte prilejuri. Ba chiar, în anul 1975, imixtiunea unui raliu automobilistic în atmosfera festivalului cinematografic de la Cannes a fost destul de brutală. Printre cei prezenţi la festival se afla și gazetarul Edgar Schneider.

În ziua sosirii sale în localitate, ziaristul a intrat în hotel să se odihnească. (Numai aparent oamenii de presă nu știu ce e somnul, de fapt dorm și ei ca toată lumea, dar la ore imprevizibile.) Când să pună însă capul pe pernă, afară s-a dezlănţuit un uruit infernal…

Da, într-adevăr, zgomot de motoare, aţi intuit perfect. Cannes era inclus ca etapă a unui raliu sud-european și piaţa de lângă hotelul lui Schneider fusese desemnată punct de sosire pentru echipajele puternicelor mașini angajate în cursă…

Deci uruitul era infernal și ziaristul nostru, sensibilizat de cafele, de ţigări și de obișnuitele astenii gezetărești, s-a recunoscut învins de nivelul deci belilor și a schimbat pe rând trei camere.

Degeaba!…

Zgomotul, departe de a-l îmbia la somn, îi trezea mai degrabă impulsul irezistibil de a-și băga capul sub duș. Până la urmă a trebuit să accepte dopurile pentru urechi oferite cu generozitate de administraţia hotelului.

Seara însă, coborând în restaurant, Schneider a constatat cu îngrijorare că nu mai aude nimic. Vedea mișcându-se buzele vecinilor de masă, dar ce anume spuneau ei nu putea distinge. Alarmat, ceru pe loc consultul unui medic.

— Situaţia nu e prea gravă, îl liniști acesta. Dacă vă veţi scoate antifoanele din urechi, auzul dumneavoastră va reveni instantaneu!

Am examinat împreună cazul în care fenomenul auto l-a făcut pe un om să nu mai poată dialoga cu semenii săi. Aceasta este însă excepţia care întăreşte regula generală. Căci, alături de fotbal, automobilul oferă un subiect care întotdeauna fermentează conversaţiile. Când e vorba de mașini, oricine poate discuta cu oricine, întreaga lume simpatizând cu tema.

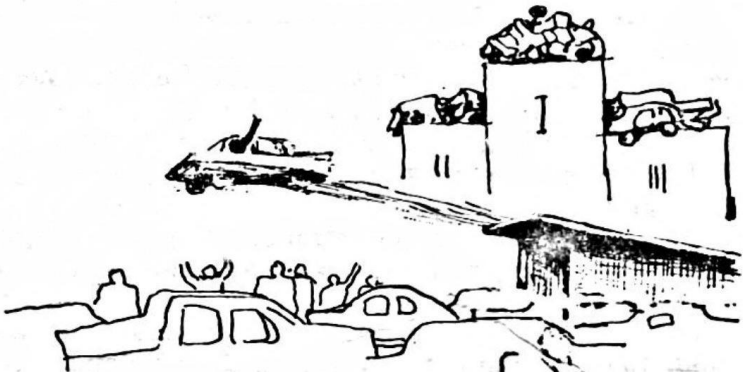
Sosit pentru câteva zile în Franţa, regretatul regizor Alfred Hitchcock a fost invitat de confraţii parizieni la un banchet organizat în cinstea sa.

Ajuns la ora convenită în incinta Clubului Cineaști lor unde urma să se desfășoare banchetul, Hitchcock a avut neplăcerea să constate că nu venise aproape nimeni. Abia mai târziu au început să apară, unul câte unul, reprezentanţii filmului francez. Un ambuteliaj monstru din centrul Parisului îi pusese în imposibilitatea de a fi punctuali. Atmosfera era oare cum jenantă…

Sesizând dificultatea momentului, regizorul american, cu arhicunoscuta-i bonomie, a găsit cea mai nimerită amorsă a dialogului:

— Domnilor, vă plângeţi că în frumoasa voastră capitală circulaţia e greoaie? Asta e floare la ureche pe lângă situaţia de la noi. De pildă, la Philadelphia, când stopul arată roșu pentru mașini, pietonilor nu le apare cuvântul „Treceţi”, ca la voi, ci „Noroc”!

După care, la Cluhjii Cineaștilor, s-a discutat des tins și cu lux de amănunte despre deliciile și mizeriile… automobilului.



Accelerând după o stea

Steaua la care mă refer se numește faimă.

Oricine poate spera să poată pună mâna pe ea, dacă:

1 Are un automobil capabil cât de cât să se menţină pe patru roţi.

2 S-a contaminat de microbul ambiţiei de a pulveriza un record mondial.

3 Îşi alege steaua în funcţie de posibilităţile și temperamentul automobilului pe care îl posedă.

4 Dă dovadă de suficientă imaginaţie pentru a stabili un record mondial într-o specialitate automobilistică la care nu s-a mai gândit nimeni.

5 Nu ţine prea mult la viaţă.

Aceste cinci condiţii odată îndeplinite, șansele dumneavoastră de a cuceri un paragraf în vestita *Guiness Book* — „Cartea recordurilor”, la capitolul „Excentrici și originali”, cresc substanţial.

În ceea ce mă privește, vă pot da câteva idei, absolut dezinteresat, sugerându-vă unele posibile recorduri mondiale ce așteaptă să fie stabilite de către automobiliștii fanatici.

— Recordul de cădere liberă cu automobilul în gol, cu aterizare pe stânci sau pe un planșeu gros de beton.

— Recordul distanţei străbătute pe o singură roată, celelalte trei roţi ale automobilului fiind în aer.

— Recordul de stat cu mașina complet sub apă.

— Recordul de conducere auto fără volan.

— Recordul de mers cu roţile în sus.

— Recordul distanţei parcurse cu toate cauciucurile pe jantă.

— Cucerirea vârfului Everest cu automobilul.

— Recordul de durată a șederii mașinii în garaj.

— Recordul de coborâre în pantă, fără frâne și fără benzină.

— Recordul de recorduri deţinute de o singură mașină.

Oricât de rablagit ar fi automobilul de care dispuneţi, unele din aceste performanţe fantastice vă stau la îndemână. Credeţi că ocaziile sunt puţine?

Eroare! Dacă ar fi să investigăm o singură direcţie, să zicem domeniul deplasării automobilului ce are motorul blocat, iată ce gamă largă de recorduri disponibile există:

— Remorcarea cu cai;

cu catâri, cu vite, la ștangă;

— Împinsul de la spate de către o persoană;

un grup de persoane, un alt autovehicul;

— Abandonarea la marginea șoselei.

Remorcarea mașinii dumneavoastră de către bivoli (sau măgari) pe distanţa Satu Mare — Constanţa, împinsul ei de câţiva binevoitori timp de 14 ore sau părăsirea mașinii pentru câţiva ani la kilometrul 326 al drumului naţional numărul 2, vor constitui recorduri mondiale rezistente. Aureola pe care asemenea isprăvi v-ar contura-o în jurul capului va fi foarte greu de șters, într-o singură viaţă de om.

Încurajaţi de imensele perspective pe care vi le-am insinuat, s-ar putea întâmpla să nu mai aveţi răbdare, să săriţi direct în automobil și s-o luaţi numaidecât către șoseaua de centură, în dorinţa de a stabili cât mai repede unul dintre recordurile de care v-am vorbit, sau altele asemănătoare.

Dar vai, nimic mai păgubitor decât pripeala!

Ce dezamăgire ar fi ca — după o oră întreagă de mers în marșarier — să constataţi că totul a fost zadarnic, că un atare record există deja, și încă superior performanţei dumneavoastră! Credeţi-ană, nu bat câmpii, afirmaţiile mele sunt în perfectă cunoștinţă de cauză; această carte este (deși nu pare) științifică și nu este (deși pare) umoristică.

Notaţi aşadar că recordul auto de mers înapoi ca racul a fost corectat ultima dată de australianul John Duncan, pe un circuit automobilistic de lângă orașul Albury. Mașina lui Duncan a mers de-a-ndărătelea 131 de mile, mult mai mult decât precedentul record (84,5 mile) ce aparţinuse unui șofer etiopian. Așadar, pentru a deveni *Number One* în această direcţie, trebuie să vă chinuiţi automobilul și pe dumneavoastră minimum 131,5 mile, ceea ce ar fi insuportabil.

Dar ia gândiţi-vă la altceva nou, nemaifăcut: să zicem un pendul de 100 metri înainte și 100 metri înapoi, apoi iar 100 metri înainte și din nou 100 metri invers…

și tot așa până la epuizarea rezervorului. Veţi avea atunci dreptul — de nimeni contestat — să comunicaţi omenirii stabilirea unui record mondial automobilistic în premieră.

Morala: să evităm potecile bătute. Rândurile următoare vă înfăţișează mai multe asemenea poteci pe care micul nostru automobil familial nu prea are șanse să parvină la o glorie universală.

Întâi și-ntâi cursele și raliurile auto. Treabă mult prea spinoasă, dovadă că încă de la primele competiţii de acest gen concurenţii abandonau pe capete.

Să rememorăm de exemplu cursa Paris — Marseille — Paris, organizată în anul 1896 de revista „France Automobile". Vreme urâtă, să nu scoţi un câine afară. Vânt în rafale, ploaie pătrunzătoare. La start se aliniază 31 de piloţi, la sosire ajung doar 13, muraţi ca șoarecii. (Hm, expresie dubioasă, cine a văzut șoarece murat?) Printre cei pierduţi pe drum, marele favorit al cursei. A fost silit să abandoneze deoarece o maximă a vijeliei i-a smuls… pantalonii!

Cum, tot nu vi s-a tocit entuziasmul pentru raliuri?

Aha, invocaţi actualele centuri cu catarame late, solide… Așa o fi, dar nu v-am evocat decât o infimă parte din dificultăţile unui raliu. Pentru documentare, studiaţi fișele primului raid automobilistic Paris — Pekin, din 1907. Pentru cursă s-au înscris numai patru mașini (inconștienţii reprezintă totuși o slabă minoritate…) Revista „L'Automobile" le dădea acestor veritabili kamikaze pe patru roţi câteva sfaturi bine simţite: să poarte asupra lor cască prevăzută cu apărătoare contra ţânţarilor, o umbrelă de ploaie, o busolă — neapărat în cutie, pentru a fi protejată împotriva influenţei perturbatoare a magnetoului de pe mașină. Și un revolver, că nu se știe niciodată…

Vă mai surâde un raliu? A, vă mulţumiţi și cu o cursă mai scurtă, mai pe plan local, mai lipsită de riscuri. Credeţi că așa ceva este cu putinţă…

Iertaţi-mă că îndrăznesc să v-o spun în faţă, dar sunteţi niște candizi! Ia amintiţi-vă de circuitul organizat la 15 aprilie 1908 de Automobil Club Român, pe un traseu din capitală. Vitezele nu ajunseseră nici pe departe la nebunia de azi, totuși ziarele timpului îi îmbărbătau pe competitori cu amănunte de felul:

„Plecarea este de la Hipodrom, în jos de satul Băneasa, peste un pod de lemn, pe lângă grădina restaurantului Ene. Cine o trece cu viteză prea mare aici, ori ajunge în apa lacului, ori în grădina restaurantului".

Vă mai atrag atenţia asupra unui singur aspect.

Gândiţi-vă, oameni buni, că o sumedenie de concurenţi nădușesc, opintesc, se năclăiese de ulei, repară pene, înghit vapori de benzină, se răstoarnă în șanţuri, pentru ca unul singur să obţină laurii victoriei.

E o pură loterie mecanică. Absurdul acestei căi de vânare a gloriei a fost observat cu acuitate de un băieţaș, luat pentru prima dată de taică-său la o cursă automobilistică de viteză pe coastă.

În timp ce, așezaţi în spatele parapetului de pro tecţie, priveau cu încântare bolizii ce treceau ca nălucile, băieţașul a vrut să știe:

— Tăticule, de ce gonesc toţi nenea ăștia așa de tare?

— Primul va câştiga un premiu, puișor.

— Numai primul?

— Numai el.

— Atunci cei din urmă sunt niște proști că mai fug degeaba.

Dar chiar acel unic ales al sorţii care va ajunge primul la finiș, este oare un fericit? Au devenit sufletul și inima sa o mare de lumină, un munte de satisfacţie? Nu e sigur. Câştigătorul uneia din cele dintâi curse automobilistice din istorie (în anul 1895), francezul Levasseur, după un duel furtunos și hurducăit pentru victorie, s-a prăbușit aproape fără putere din mașină, bâiguind:

— Asta… nu mai e o plăcere… e curată… demenţă… Am gonit… cu aproape 30 de kilometri pe oră!…

O, și dacă măcar publicul spectator, locuitorii orașelor de pe traseu ar manifesta întotdeauna că-l dură și simpatie umană pentru sisifii volanului!

Dar de multe ori martirajul ambulant al participanţilor la cursele auto este întâmpinat de localnici cu ostilitate. Acum vreo 50 de ani, pregătind traseul unui concurs auto de viteză, oficialii cursei i-au cerut primarului unui orășel belgian încuviinţarea ca maşinile să traverseze localitatea. Dar burgmaistrul nici nu voia să audă.

— Vă rugăm să fiţi *fair-play!* E vorba de o între cere sportivă, insistară organizatorii. Cursa nu poate aduce prejudicii orășelului, dimpotrivă!

Primarul îşi tot răsucea mustaţa, ezitând.

— Fie, mormăi el în cele din urmă, convins. Automobiliștii dumneavoastră pot trece pe strada mare.

Dar s-o facă cât mai repede…

Așadar, să lăsăm baltă cursele de lung metraj, nu sunt de noi. Cât despre marile viteze, nici gând să ne apropiem de ele. Mașini de fabricaţie ultraspecială, conduse de piloţi plămădiţi parcă dintr-un aluat extraterestru, fug pe pământ mai rapid decât multe din avioanele cerului. Recorduri cad ca popi cele. Odată ajuns vedetă în acest domeniu, nici n-ai timp să-ţi ţii puţin nasul pe sus, că imediat vine realitatea și-ţi dă un bobârnac.

După ce doborâse la Bonneville recordul mondial de viteză auto (634,2 km pe oră), Donald Campbell alesese Parisul pentru a se odihni câteva zile. Dar, abia intrat în oraș, a fost admonestat de un poliţist pentru viteză prea… mică în șuvoiul de mașini de pe Champs-Élysées. *„Monsieur,* l-a apostrofat agentul de circulaţie, dacă n-aţi învăţat încă să conduceţi cum trebuie, antrenaţi-vă în prealabil pe străzile laterale”.

O umilinţă nu vine niciodată singură. Ceva mai târziu a apărut un alt as al volanului care i-a răpit lui Campbell și supremaţia recordului mondial. Apoi și acela a cedat locul de onoare altuia. Și tot așa, un lung șir de „scoală-te tu, să mă așez eu în fotoliul gloriei”. Ultimul s-a așezat, în 1979, cascadorul Stan Barrett. El a împins recordul goanei automobilistice la 1.190 kilometri pe oră, depășind bariera sonică.

De fapt, ce a condus Barrett pe fundul lacului secat Muroc din California nici nu

mai poate fi numit automobil. E o autorachetă pe trei roţi. Lumea progresează. Poate că, în vreme ce mi se tipăresc aceste rânduri, se duce și Stan Barrett pe apa uitării, detronat de un nou monarh al vitezei. Nu ne mai miră nimic, de vreme ce recordmanul însuși a mărturisit gazetarilor sleirea veleităţilor sale de autodepășire:

— Îmi ajunge ce am făcut la 17 decembrie 1979. Când am atins viteza maximă mi s-a părut că trec printr-un zid și că îmi este smuls capul de pe umeri. Basta! Să mai încerce și alţii…

Marii piloţi ai curselor de formula 1, care „iau" 100 pe kilometraj așa cum luăm noi, oamenii obișnuiţi, o bere, sunt niște staruri care ne ocazionează furnicături numai când le pomenim numele sau ni-i comentează Bacalu de pe micul ecran. Dar, cu tot riscul de a fi acuzat de iconoclastie, nu mă pot abţine să nu demistific niţeluș „zeii" circuitelor auto. Veţi vedea că nici Olimpul lor nu e ferit de prea omenești puncte nevralgice.

Cine n-a auzit de formidabilul pilot britanic Stirling Moss? Începutul anului 1972 i-a adus un nou permis de circulaţie auto. Aţi citit bine: unul nou! Cel vechi îi fusese suspendat pe 6 luni pentru exces de viteză în localitate.

Sărbătorind evenimentul, celebrul campion al volaului a declarat spăsit prietenilor:

— Jur să fiu prudent pe viitor. Am suferit îngrozitor și, cred că mă înţelegeţi, nu poate să-mi placă postura de pieton!

Și mai jenantă a fost lecţia de șoferie primită fără voia lui de un alt mare campion al Grand-Prix-urilor. Ziaristul Paul Frère povestește că se afla dată în automobilul particular al faimosului pilot Jackie Stewart. Stăteau la o intersecţie semaforizată tocmai discutau pe tema depășirilor în cursă și alegerii momentului optim pentru atac. Semaforul se schimbă și Stewart, antrenat în discuţie, demarează vijelios, îl depășește în cel mai pur stil sportiv e automobilistul din faţă, dar imediat îşi dă seama de risc: din sens opus se apropie vertiginos coșcogea autocisterna. Instinctul său sigur funcţionează instantaneu: frânează, îl așteaptă pe cel depășit, căruia face un semn amical cu mâna, retrocedându-i întâietea.

Dar celălalt, deloc partizan al unor asemenea jocuri rutiere, răspunde cu un gest de suveran dispreţ și îi strigă pe un ton zdrobitor:

— Șofer de duminică!

V-am încărcat memoria cu toate aceste istorioare adevărate, numai pentru a vă consolida convingerea că nu există glorie fără fisură. Și, dacă tot vă tociţi pingelele până la ea, măcar alegeţi o cale mai scurtă, mai puţin aglomerată de rivalităţi.

În orice caz, evitaţi investiţia de speranţă în săriturile motorizate. Aici perspectivele sunt foarte îndoielnice, ce-a fost mai bun au cules deja alţii.

Autoturismul personal pe care-l aveţi în garaj nu se poate măsura la sărit cu teribilele automobile adaptate special acestui ţel. Actualele cifre la capitolul săriturilor auto-moto sunt capabile, ele singure, să paralizeze orice ambiţie a unui neprofesionist.

Să luăm, de pildă, săritura în lungime. Recordul mondial s-a fixat momentan la 55,30 m. Atâta a zburat prin aer de la trambulina de lansare și până la punctul de

aterizare cascadorul Joseph Fallot, aflat la comenzile unui Opel Kadett GTE. El i-a suflat supremaţia elveţianului Jim Stark, care anterior reușise „numai” 43 de metri.

La fel de demoralizante pentru eventualii rivali sunt și performanţele americanului Eric Knievel. El s-a aliat cu un calculator electronic care îi spune cu precizie ce năzbâtie automobilistică să mai facă și ce anume să evite, că e pericol. Calculatorul i-a desenat traiectoria unei sărituri absolut senzaţionale cu mașina: lansare de pe o trambulină asimetrică, șurub de 360 grade în aer și cădere precisă cu toate cele patru roţi puse exact pe o pantă coborâtoare.

Tot Eric Knievel este autorul mai multor traversări de râuri, fără a apela la serviciile podurilor. Direct cu automobilul, de pe un mai pe celălalt, prin sărituri de 40 — 50 de metri. Încercaţi și dumneavoastră să treceţi așa Oltul și comunicaţi-mi rezultatul…

Același Knievel a inaugurat, acum vreo 10 ani, “era” marilor performanţe ale săriturilor cu motocicleta, executând un salt peste 19 automobile aliniate unul lângă altul. Astăzi recordul a fost împins și mai departe: la Newcastle, în Australia, un tânăr le numai 17 ani, pe numele său Dale Buggins, a cerut să i se pună în faţă un șir de 25 de automobile, portieră lângă portieră, după care și-a luat avânt pe două roţi și le-a sărit în faţa unei asistenţe convinse că vede ceva ce nu există. Incredibila faptă se petrecea pe un stadion…

…și pe alt stadion cascadorul francez Alain Prieur, dispreţuind prea mica înălţime a automobilelor, a solicitat să-i fie alcătuit un obstacol din 16 autobuze, flancate de-a lungul tribunelor arhipline. Le-a sărit dintr-un singur elan, și el bine regizat de creierul electronic al computerului. Arbitrii au trebuit să scoată din ruletă 64,60 metri pentru a măsura punctele extreme ale saltului. Dar când ai o motocicletă Yamaha 400 cross, poţi spera să sari și peste 5 vilișoare de mărime rezonabilă.

Sfidării motocicletei, automobilul i-a ripostat viguros. Un aventurier pe două roţi a putut sări peste 25 de mașini, de ce n-ar încerca un zbor identic și un temerar pe patru roţi? A reușit să facă acest lucru cascadorul englez Tony Gray, pilotând un Jaguar. E drept, la reluarea contactului cu pământul, s-a dat peste cap de câteva ori, dar onoarea automobilului fusese salvată.

Era acum momentul să se întreprindă ceva nemapomenit, care să umilească întregul neam al motocicletelor. Dar cine să-și asume acest risc? Bineînţeles, tot un cascador, Dan Robinson, cel mai bun în branșă de pe tot teritoriul Statelor Unite ale Americii. Palpitanta sa performanţă, transmisă în direct la TV, a ţinut milioane de telespectatori cu sufletul la gură. Robinson s-a lansat din avion, de la o înălţime de 5.000 de metri, cu o mașină decapotabilă. După o serie de piruete executate cu automobilul în cădere liberă, a deschis parașuta mașinii, apoi s-a aruncat în gol de la 2000 de metri, și-a declanșat propria parașută și totul s-a încheiat cu bine.

Asemenea fapte eroice, la îndemâna unor cascadori îndelung exersaţi, sunt cu totul demoralizante pentru oameni ca mine, ca tine, cu profesiuni blajine precum dulgher, profesor de botanică sau vânzător de covrigi. Vom avea deci modestia să recunoaştem că, nici în direcţia salturilor, automobilele noastre cuminţi nu au prea

mulţi sorţi să strălucească.

Rămân totuși câteva tipuri de sărituri la care până acum nu s-a gândit nimeni și unde — chiar în baza unei reușite mai mărunte — există șansa dobândirii gloriei cuvenite deschizătorilor de drum.

Și dumneavoastră puteţi deveni deci pionieri ai săriturii auto cu prăjina sau ai triplului salt pe patru roţi. Iată prin urmare că încă nu este totul pierdut nici pentru noi, șoferii amatori! Destinul ne întinde o mână binevoitoare…

În schimb mă văd nevoit să dau o replică hotărâtă persoanei pe care n-o cunosc și care se lăuda acum câteva săptămâni în troleibuzul 86 (cam prin dreptul maternităţii Polizu) cu un presupus record mondial, stabilit de el și de Dacia lui 1300. Actul de bravură era consemnat — după cum pretindea necunoscutul — și în procesul verbal dresat de un miliţian care îl surprinsese circulând cu încă 10 persoane în maşină, patru adulţi și șase copii de diferite vârste preșcolare.

Ca și cum păcatul contravenţiei n-ar fi ajuns, lăudărosul mai era și vanitos și dezinformat pe deasupra. Adevăratul record mondial dăinuie încă din anul 1968: 29 de pasageri au luat simultan unul și același taxi (performanţa a fost concepută de un grup de studenţi afghani) valorificând la maximum spaţiul disponibil, conform unei scheme desenate dinainte. 16 persoane au luat loc înăuntru, 13 pe capotă și pe bara din spate. Capacul motorului a fost lăsat liber, pentru buna vizibilitate a șoferului.

Când te gândești ce de oameni ar mai fi putut sta și acolo!…

Dacă așa arată automobilul cel mai populat din istorie, automobilul cu programul de lucru cel mai aglomerat din câte se cunosc până acum a fost Citroën-ul francezului François Lecot. Într-un singur an (iulie 1935 — iulie 1936) mașină și conducător auto au parcurs înfrăţiţi 400.000 de kilometri. Adică în medie aproape 1 100 de kilometri zilnic, adică tot zilnic 12 ore la volan.

Stabilind acest record original din pură ambiţie sportivă, Lecot poate dormi liniștit (dacă o mai trăi și azi): nimeni nu se va încumeta să-i bată recordul prea curând. La preţurile actuale ale benzinei…

Când auzim despre asemenea epatante fapte de bravură pe patru roţi, ne vine greu să credem că regele-automobil ar putea fi umilit de o biată bicicletă. Și totuși, se mai întâmplă. La Boston, în Statele Unite, niște oameni care aveau timp de pierdut (mai există specia asta) au organizat un bizar concurs de viteză între automobil și bicicletă. Pe un traseu de 7 mile cele două vehicule s-au luat la întrecere în 25 de curse. Culmea e că bicicleta a ieșit învingătoare în 21 de cazuri, abia 4 runduri revenind automobilului.

O precizare, însă, care explică totul: întrecerile au fost programate numai în ore de vârf ale circulaţiei rutiere. Uneori bicicleta îşi savurează clipele ei de răzbunare!

Să părăsim arterele arhiaglomerate ale Bostonului, pentru a ne muta cu gândul pe o relativ calmă șosea de câmpie. Orologiul tocmai bate o oră matinală (Aurora, cu degetele ei trandafirii…). Pe șosea, un bărbat între două vârste opintește împingând un automobil. Din spate se apropie în pas vioi un pluton de mărșăluitori care s-au lăsat convinși de antrenor că alergatul de dimineaţă este cheia succesului

în sport. Ajungând lângă cel cu mașina — împingătorul — unul din mărșăluitori izbutește să întrebe, între două gâfâieli consecutive:

— Mă rog frumos, crezi că ai să poţi bate recordul?

— Ce record, tovarășe! Trebuie s-o împing până acasă. Mi-am uitat permisul de conducere pe noptieră.

Incultura acelui mărșăluitor ar putea oarecum să vă deruteze. În realitate, recordul mondial la deplasarea manuală a automobilului n-a fost încă instituit și aveţi toată libertatea să propuneţi dumneavoastră o cifră, prezentând desigur și documentele justificative.

Cum, între timp aţi bătut un alt record? Aveţi și declaraţia, însoţită de fotografii, a trei martori oculari? Aţi realizat în fine acele 131,5 mile de mers continuu în marșarier, la care vă incitam pe la începutul acestui capitol?

Foarte lăudabil, dar ca record nu valorează nici doi bani.

Pentru că în aprilie 1977, pe circuitul închis Osterreichring din Stiria, automobilistul austriac Matthias Theisse a stabilit un nou record mondial, parcurgând în marșarier… 660,8 km!

Măiestria conducerii mașinii progresează; cine doreşte să se afirme cât de cât în lumea performerilor volanului trebuie să se grăbească sau să renunţe. Lupta e dură, concurenţa acerbă. Învinq doar laturile robuste. Oamenii netemători.

Uite, dumnealui, care chiar acum îşi scoate mașina în parcare, pare a fi înzestrat cu asemenea trăsături. Ochi vulturești. Gâtul scurt, bine înfipt în cap cât și în trunchi. Mâinile noduroase. Chip de efigie. Umeri lăţi.

— Sunteţi de acord să ne acordaţi un scurt interviu?

— Mă rog, dar repede, sunt foarte ocupat.

(Ce v-am spus, un adevărat om de acţiune…)

— Aţi condus vreodată un automobil de curse?

— Da.

(Se confirmă…)

— Și nu v-a fost frică?

— Doar prima dată.

(Doar prima dată! îndrăzneţii învinq…)

— Și pe urmă?

— Pe urmă n-am mai condus niciodată un automobil de curse.

Ceea ce, stimaţi cititori, v-o dorim și dumneavoastră!…

La început a fost ideea

Să ne oprim pe stradă în dreptul unui automobil, indiferent marca. 11 vom socoti „exponent al categoriei de automobil” și, după cum poeţii romantici meditau sub umbra vechilor ruine, ne vom îngădui și noi, lângă caroseria tăbăcită de vicisitudinile circulaţiei, o întrebare existenţială.

Cine a inventat automobilul?

Vom medita îndelung, dar fără prea multă eficacitate.

Nici poeţii romantici n-au rezolvat problemele pe care ei înșiși le-au pus în versurile lor melancolice.

Nici noi nu putem ilumina, în negura memoriei, un anume inventator al automobilului.

Obiectul meditaţiei noastre nu este rodul inspiraţiei de moment a unui singur om, ci produsul unui neîntrerupt proces istoric care se derulează și astăzi.

De peste un secol inventarea automobilului nu se mai termină. Ca un magician al creaţiei, omenirea coate mereu din buzunar idee după idee, aruncându-le în marele creuzet unde se plămădește fără încetare cel mai îndrăgit mijloc de transport de pe faţa pământului.

Venirea automobilului pe lume a fost presimţită încă din 1868. În acel an, la 10 decembrie, a fost instalat la Londra, aproape de clădirea Parlamentului, primul stop rutier. Era un lucru necesar, menirea lui fiind să-i ajute pe domnii parlamentari la traversarea străzii. Remarcabila inovaţie izvora așadar din considerente umanitare: protejarea omului de flagelul circulaţiei stradale. Dar, ca multe intenţii pozitive, și aceasta s-a transformat în contrariul ei. După numai patru săptămâni de la instalare, stopul — alimentat de o lampă cu gaz — a explodat, rănindu-l grav pe *policeman-ul* care îl comanda. Un stop ce provoacă accidentele în loc să le prevină, iată numai una din ciudăţeniile insulelor britanice.

Cum am văzut, petrolul și-a găsit utilitatea întâi în stop și abia pe urmă în propulsia automobilului. Dar, după ce a avut loc logodna epocală dintre motor și hidrocarbură, specialiștii au fost atât de absorbiţi de problemele tânărului cuplu lansat pe scena tehnicii, încât au neglijat cu desăvârșire caroseriile, care au rămas

aceleași ca la vechile cabriolete. Mai mult chiar, primele „trăsurici fără cai”, erau prevăzute, în virtutea tradiţiei, cu locașuri pentru înfipt bicele. Puteau fi văzuţi conducători auto conservatori, așezaţi ţanţoși pe capra mașinii, cu biciul înălţat falnic în dreapta lor, ca un steag. Vechile habitudini sunt rezistente!

Intrarea automobilului în arenă a stimulat însă și deprinderi noi, unele consolidate prin decizii legisative. În Anglia a intrat în vigoare legea *locomotives actes.* În ciuda denumirii, ea nu îi privea pe fochiștii și mecanicii de locomotivă, ci pe conducătorii auto.

Aceștia erau obligaţi acum să fie precedaţi pe stradă de un pieton care să fluture o eșarfă de culoare roșie, ziua, sau să legene un felinar cu geamuri roșii, în timpul nopţii. În anul 1896 *locomotives actes* a fost abolită. Era și vremea, viteza automobilelor ajunsese la 25 de kilometri pe oră, ceea ce descuraja pe orice însoţitor, fie el cu eșarfă ori cu felinar.

Introducerea noului nu se face cât ai zice pește. De obicei ușa se deschide cu greutate înaintea aspectelor reformatoare. Adeseori apariţia noutăţilor este întâmpinată cu răsunătoare scandaluri publice. „La Bataille d’Hernani” asta a fost: un scandal monstru pe marginea infuziei de nou în literatura scrobită a clasicismului.

Nu mai puţin zgomotoasă a fost reacţia la decizia guvernului francez, în anul 1901, de a se înmatricula toate autovehiculele. La început de secol, pe șoselele Franţei, păcăneau deja suficiente mașini pentru ca autoritatea statală să nu le mai lase de capul lor, ci să le supună controlului și ordinii. Lumea automobiliștilor a reacţionat vehement, apărând dreptul șoferului de a nu da seama nimănui de faptele sale rutiere. Purtătorii de cuvânt ai opoziţiei devin baronul de Zuylen și marchizul de Dion, care clamează în presă: „Vreţi să ne înregistraţi? Ei bine, nu! Respectaţi autonomia automobiliștilor!”

Disputa a durat aproape un deceniu, cu sclipitoare dueluri de argumente ale părţilor, terminându-se cu victoria guvernului. Cu tot corul de proteste înălţat dinspre miile de volane, sistemul înmatriculării a fost adoptat definitiv în 1909.

Odată cu proliferarea întâilor tipuri de mașini, au intrat în alertă și constructorii de drumuri. Explozia fenomenului auto a trebuit să fie coordonată cu expansiunea reţelelor de șosele, mai rapide și mai economice decât vechile drumuri de poștă. Din vocabularul automobiliștilor urma să fie șters cuvântul „hârtoapă”. Iarăși o noutate, un element de progres, e deci momentul să ne așteptăm la un val de scandaluri. Și ele nu întârzie, alimentate de partizanii vechilor structuri. Nimeni nu renunţă de bunăvoie la traiul patriarhal, nimeni nu acceptă ca printre coteţele lui de găini să se dezlănţuie uraganul motoarelor.

Cu planurile noii șosele în mină, inginerul șef pătrunde în casa pădurarului:

— Am venit să vă anunţăm că pe aici se va construi o șosea. Conform proiectului, mașinile vor trece exact prin mijlocul locuinţei dumitale.

Pădurarul respinge ideea, cu hotărâre:

— Ce, credeţi că altă treabă n-am decât să le deschid ușa de fiecare dată?

Dar, treptat, ușile trebuie să se deschidă în calea noului, una câte una. Este o

legitate istorică. Deci șoselele se extind, mașinile acaparează mereu alte teritorii.

Progresează automobilele, șoselele. Atunci cum ar putea oamenii înșiși să bată pasul pe loc? Filogenetic, *homo automobilis* ţine ritmul cu evoluţia propriei sale creaţii. Reflexele sale devin tot mai ascuţite, ca și acuitatea vizuală. Tălpile i se bătucesc și i se dezvoltă de pe urma intensivei folosiri a pedalelor. Dar picioarele, în totalitatea lor, se atrofiază, pierzându-și funcţia de locomoţie. *Homo automobilis* este un humanoid sedentar, ceea ce înseamnă că tonusul său energetic scade pe măsură ce îi cresc adipozităţile.

Importante modificări se petrec și în plan psihic.

Pentru a le evidenţia, cercetătorii ştiinţifici prind de capul, corpul și membrele șoferilor feluriţi sen zori electrici care spionează ce gândește, ce simte, ce reacţii patronează în organismul său conducătorul auto.

Testele se diversifică, devin tot mai diabolice. De câţiva ani institutul neurologic din Bristol — mai e nevoie să vă reamintesc că acest oraș face parte din Anglia? — desfășoară un studiu pe tema „Cât și cum rezistă oamenii la plictiseală”. Există și un test conceput anume pentru șoferi. Persoana ce joacă rolul cobaiului este închisă într-o cameră obscură, unde urmărește timp de trei ore ecranul unui televizor.

Ce prezintă televizorul?

Televizorul prezintă un peisaj în nemișcare, când și când traversat de vreun automobil. Dacă spectatorul acestei emisiuni mai e încă treaz, trebuie să apese pe un buton-sonerie la fiecare apariţie a unui vehicul în peisajul încremenit.

După cum semnalează agenţia de ştiri Reuter, testul este atât de plicticos, încât primii care adorm sunt chiar organizatorii experimentului, extenuaţi de prea îndelunga așteptare a ţârâitului de semnalizare.

Și asta unde? În ţara care a inventat și suportă cu zâmbetul pe buze cea mai plictisitoare îndeletnicire cu putinţă: Five o’ clockul!

Să revenim însă la automobilul în sine, terenul unei invazii a invenţiilor de tot soiul. Începând cu chestiunile fundamentale. Căci fundamental este — să zicem — dinamul, componentă de bază a motorului, cel puţin până la stadiul actual al cunoștinţelor tehnice. Inventatorul dinamului nu a fost o somitate a ştiinţei, ci un mecanic belgian pe nume Zenobe Thophile Gramme. Într-o zi, Gramme a fost invitat să participe la o conferinţă despre maşi nile electrice. Obosit după orele de lucru el adormi în timpul prea doctei expuneri. Trezit brusc de aplauzele asistenţei, Gramme văzu tabla din faţa sa plină cu formule. Curios, îl rugă pe vecinul de scaun, fizicianul d’Arsonval, să-i spună ce reprezentau formulele și calculele de pe tablă.

— Cum, chiar nu știi? — se miră d’Arsonval.

Este teoria dinamului electric, inventat de dumneata.

— Nu mai spuneţi! — exclamă Gramme surprins.

Păi, dacă aș fi cunoscut atâta matematică, n-aș mai fi inventat, cred, niciodată această mașină!

Nu este nici prima, nici ultima dată când, intuiţia tehnică și experienţa practică suplinesc cu succes erudiţia ştiinţifică. Ba, uneori, chiar o contrazic.

Un umorist sovietic a scris o schiţă în care era vorba de un constructor amator ce reușise să.com bine un scaun cu un ventilator electric, rezultând un aparat individual de zbor foarte eficient. Prezentând invenţia sa spre omologare unei comisii de savanţi, care au probat personal aparatul, constructorul a primit un foarte documentat refuz, încheiat cu următoarea concluzie:

„Ţinând, aşadar, cont de stadiul actual al teoriei ştiinţifice, de adevărurile fizicii și ale matematicii, ventilopterul inventat de dumneavoastră nu se poate ridica de la sol și ca atare nu ne interesează”.

Asemenea întâmplări se petrec nu numai în schiţele umoristice. Vom exemplifica afirmaţia cu păţania inginerului și inventatorului american Kettering, proiectantul unui motor remarcabil de ușor, în care clasicele pistoane de oţel erau înlocuite cu altele noi, din aluminiu. Kettering și-a prezentat invenţia consiliului tehnic al firmei „General Motors”, care însă a primit-o cu răceală.

— Pistoanele din aluminiu sunt o utopie, a declarat un membru al consiliului. Ele contrazic cele mai elementare reguli tehnice! Se știe doar, că în motor cilindrii sunt supuși unor solicitări foarte mari.

— Sunteţi convins de asta? l-a întrebat Kettering.

— Bineînţeles! Ani de zile am fost inginer-șef într-o uzină.

La care inventatorul a replicat:

— Nu mă îndoiesc că aţi fost inginer șef; sunt însă convins că n-aţi fost niciodată piston.

Dar fantezia, ingeniozitatea debordantă a omenirii și-au găsit teren de aplicare mai cu seamă în domeniul accesoriilor automobilului, în finalizarea elementelor suprastructurale ale acestuia. Progresul flecușteţelor care întregesc mașina este vertiginos. Sub pretextul creșterii gradului de securitate rutieră, firmele producătoare ne propun o sumedenie de noi *gadget-uri* ou o irezistibilă putere de seducţie. Automobiliștii le cumpără, le montează pe mașină, apar altele care au scopul de a le face superflue pe cele dintâi, fabricanţii prosperă, afacerile înfloresc și securitatea rutieră, departe de a se îmbunătăţi, se depreciază continuu, după cum precizează tot mai alarmantele statistici ale accidentelor de circulaţie.

Una din marile găselniţe a fost centura de siguranţă. Concepute pe principiul foarte comercial „o mașină — două curele”, aceste hăţuri reglabile pentru ocupanţii canapelelor din faţă au beneficiat de o susţinută campanie publicitară, dusă cu mijloace specifice de la ţară la ţară. De pildă, în Australia, timp de nouă luni reţelele de televiziune le-au cântat virtuţile pe muzică, prin intermediul desenelor animate, prin demonstraţii practice televizate, prin slogane publicitare versificate etc., etc. După un timp s-a constatat că reclama a costat mult mai mult decât s-a realizat din vânzarea curelelor de siguranţă. Firma producătoare a trebuit să accepte că s-a păcălit și a renunţat la reclamă. N-o mai ţineau… curelele!

Nici claxonul n-a fost lăsat în pace. Istoria lui este istoria căutării unui sunet care să ne avertizeze fără să ne sperie și să se facă auzit fără să zgârie timpanele. La un moment dat s-a crezut că a fost găsită expresia ideală în materie: claxonul muzical. Producătorii au trecut la multiplicarea lui cu porta tivul în mână. Străzile

s-au umplut de triluri și crâmpeiele de arii se întretăiau pe șosele. Părea că planeta a intrat în era simfonismului auto…

Reacţia negativă a venit de unde te-ai fi așteptat mai puţin — de la iubitorii muzicii. Napolitanii, aceiași care au ridicat la rangul de șlagăr mondial cunoscuta canzonetă „O sole mio”, au făcut alergie la vulgarizarea pe claxoane a ariei lor dragi. Iar autorităţile locale înclină să ordone interzicerea folosirii claxoanelor muzicale pe teritoriul orașului și în împrejurimi. A apărut chiar și o lozincă ad-hoc „închideţi gura claxoanelor, să putem auzi chitarele!”

Geamurile de automobil — o altă competiţie a ideilor. Uneori sub imperiul necesităţii, alteori pradă capriciilor modei. Sticla securit care la impact se sparge în cioburi mici, netăioase, iată o treabă sănătoasă, aplaudată de automobiliști. Geamurile cu sisteme încastrate de încălzire, remediu ideal împotriva aburirii, altă ispravă admirabilă. Sticla în sensibilă la gloanţe, din nou un lucru bun, mai ales într-o anumită societate unde individul deţine dreptul „fundamental” de a trage cu pistolul în cine dorește, după bunul lui plac.

De aici încolo însă încep dulcile inutilităţi, mofturile în materie de geamuri auto. Cum ar fi sticla ce asigură sută la sută discreţie. Se prezintă sub forma unei „oglinzi” extrem de subţiri, argintată sau aurită, de fapt o peliculă adezivă. Văzut din afară un asemenea geam apare ca o suprafaţă metalizată, opacă, în vreme ce dinăuntru el e perfect transparent. Sau varianta și mai perfecţionată a aceleiași idei: discreţia… estetică. Adică de ce mr. Gură-Cască de pe trotuar să vadă în dreptul geamului doar o simplă suprafaţă uni? Ia să-i educăm niţeluș gustul pentru frumos. Un parbriz pe care trecătorii pot admira imaginea unui adorabil grup de căluţi în galop, combinat cu un melancolic apus de soare — pe geamul dinapoi —, plus portrete surâzătoare de actori în părţi, iată ceva care va aduna privitori ca la urs. Ocupanţii automobilului-expoziţie pot vedea uluirea mulţimii, fără a fi văzuţi la rândul lor; omul invizibil în automobilul ultravizibil, ăsta rafinament zic și eu, dai un ban, dar stai în umbră!

Sau broaștele pentru portiere…

De zeci de ani între zăvoarele portierelor și sculele spărgătorilor se dispută un meci aprig, comparabil doar cu mereu reînnoita competiţie militară dintre blindajele tot mai groase și proiectilele tot mai penetrante.

Problema nu e deloc minoră. Numai în 1978, hoţii din Statele Unite ale Americii au izbutit să deschidă peste 1 milion de broaște auto, furând tot atâtea limuzine, ca să nu mai pomenim de alte câteva milioane care n-au fost „decât” devalizate. Acest important succes al răufăcătorilor a costat statul american suma de 4 miliarde de dolari: 3 miliarde plătite păgubașilor de către societăţile de asigurări și 1 miliard reprezentând cheltuieli de anchetă și de urmărire judiciară.

Riposta inventatorilor a fost energică. În toamna anului trecut au început să iasă de pe banda de montaj primele automobile americane având la portiere broaște… electronice. Scumpe, dar asta e situaţia!

Pentru a pătrunde într-un asemenea automobil, șoferul trebuie să manevreze un cadran exterior, cu cifru. Primele 5 cifre deschid ușa din partea volanului. A

șasea desferecă toate celelalte portiere. A șaptea dă acces la portbagaj. Mare bătaie de cap pentru hoţi, al căror răspuns este așteptat cu mult interes. În definitiv, lumea interlopă are și ea inventatorii ei.

Obsesia spărgătorilor auto îi face pe proprietarii de autoturisme să nu precupeţească banii, atunci când e vorba de achiziţionarea unui dispozitiv de securitate cât mai sofisticat. Paroxismul acestei obsesii este răspunzător pentru multe incidente hi tare, victimele dispozitivelor antifurt fiind adeseori chiar cei care le-au instalat.

Se citează cazurile unor proprietari de automobile cam distraţi care, uitând să-și deblocheze micile lor capcane pentru hoţi, s-au trezit încuiaţi etanș înăuntrul habitaclului, în vreme ce o sirenă stridentă alarma poliţia pe o rază de câţiva kilometri. Iar revista vest-germană HOBBY recomandă — mai în glumă, mai în serios — un dispozitiv de securitate ce va descuraja definitiv pe spărgătorii portierelor, în sensul că la cea mai firavă tentativă de forţare a ușii, mașina sare în aer. Singurul impediment pentru triumful deplin al acestui sistem este că el ar lăsa cu buzele umflate și pe proprietarii auto turismelor.

Nu, hotărât lucru, inventarea automobilului este departe de a se fi încheiat. Evoluţiile și revoluţiile sale alimentează din belșug pagini de ziare și reviste.

O asemenea revistă cu noutăţi tocmai se găsește în mâna lui Icsulescu, care o frunzărește așezat pe canapeaua din spate a automobilului familial, în vreme ce consoarta sa, proaspătă șoferiţă amatoare, face manevre disperate de a nimeri exact ușa garajului.

— Draga mea, ai auzit ultima bombă auto? Parașocul care suportă un impact de 80 kilometri pe oră…

— Grozav, tu!

— Ei bine, te anunţ că ușa garajului nostru nu posedă de loc această calitate!

Secolul 19 ajunsese cam pe la jumătate…

În aula Institutului Politehnic din Hamburg, profesorul Wilhelm Launchardt îşi încheia o nouă oră a cursului său de tehnică, recurgând la același în demn pe care-l făcea, în orice împrejurare, studenţilor:

— Fiţi oameni cu picioarele pe pământ! Inventaţi, construiţi, dar nu vă preocupaţi de ideea deșartă și fără sorţi de izbândă a construirii unui… automobil. Așa ceva este o himeră!

Din fericire, nu toţi studenţii sunt ascultători și automobilul s-a născut tocmai din insurgenţa unor spirite doritoare să materializeze… himera.

Un filosof al automobilului a afirmat odată că: „Platon a pus ideile în cer, Aristotel pe pământ și Ford pe roate”.

Când Ford îşi punea ideile pe roate, secolul 19 ajunsese aproape de sfârșit…

Totuși Ford nu a excelat întotdeauna la capitolul idei. În sprijinul acestei teze contrariante este invocată următoarea istorioară. Henry Ford și-a construit primul automobil în anul 1896. Scena memorabilului act de creaţie tehnică era o șandrama, investită vara și cu funcţii de bucătărie sezonieră. Dar în acel an 1896, în bucătăria casei Ford se gătea altă mâncare de pește…

Când automobilul a fost în fine terminat, autorul lui a constatat fără bucurie că ingineria lui emisese din calcule un mic amănunt… Mașina era prea voluminoasă pentru a fi scoasă pe ușă. Cum ferestrele erau și mai inadecvate circulaţiei auto, constructorul a fost nevoit să procedeze asemenea lui Alexandru Macedon cu nodul gordian: a spart unul din pereţii bucătăriei.

Astfel a sosit automobilul Ford pe poarta sau, mai corect spus, prin zidul istoriei. Mai întâi a fost unul, apoi a început să se înmulţească, să prolifereze, să inunde civilizaţia secolului XX. În 1914, când Europa trepida de tunurile primului război mondial, automobilele erau deja o realitate ameninţătoare.

În asemenea măsură încât Andre Maurois povestește că, atunci când soldaţii englezi au debarcat pe pământul francez, fiecăruia i s-a distribuit un mic ghid care conţinea și această frază semnificativă:

„Infanteriștii ca și șoferii vehiculelor militare să-și amintească în fiecare moment că pe continent toţi șoferii conduc pe partea greșită a străzii!”

Logică britanică…

Invazia armadelor pe patru roţi s-a petrecut simultan pe mai multe planuri. Agresiunea lansată în spaţiul șoselelor s-a extins în aer prin arma noxe lor conţinute în gazele de eșapament și a luat cu asalt urechile omenirii cu un foc concentrat de claxoane pe diferite tonuri.

Riposta dată agresorului nu s-a lăsat așteptată.

Șoselele au fost împânzite de restricţii privind circulaţia. Linii, săgeţi, limitatoare, indicative direcţionale, legi de constrângere s-au prăvălit asupra automobilului, îngrădindu-i periculosul huzur anarhic. A fost impus un plafon maxim pentru gazele poluante admisibile, și vai de mașina care nu se supune haremurilor. Orașele s-au răsculat împotriva claxoanelor, obligându-le să capituleze; aproape pretutindeni în perimetrele urbane un deget apăsând claxonul constituie delict și se pedepsește ca atare.

Nu a făcut excepţie orașul Chicago, unde departamentul de administraţie locală a interzis categoric poluarea sonoră auto, exceptând folosirea claxonului în situaţii critice. La departament s-a primit un telefon, o persoană întrebând dacă măcar cu ocazia unui cortegiu de nuntă pe străzile orașului, claxonul este permis. Răspunsul a fost: „Numai dacă nunta reprezintă o împrejurare critică”.

În ciuda acestor îngrădiri considerabile, forţa vitală debordantă a speciei *automobil* nu a putut fi sugrumată. Dimpotrivă, invazia pe patru roţi a continuat impetuos, cucerind noi teritorii, spaţii de parcare, benzi suplimentare ale autostrăzilor, garaje, ogrăzi, trotuare. Pământul aproape că nu mai ajunge. Auto mobilul a început să se ridice pe nivele suprapuse, în ultramoderne parkinguri și staţii service etajate.

I s-au construit noi poduri și pasarele, bacuri, am oane și nave de transport, care să-l treacă peste obstacole terestre sau nautice. Din ce în ce mai ambiţios, din ce în ce mai insolent, automobilul a pretins să fie transplantat și în spaţiul cosmic. Pe lună invazia și-a constituit deja un cap de pod. Și acolo se află automobile, oameni buni!

Dar în ultima vreme ceva a început să scârţâie.

Ca orice fenomen dezvoltat până la monstruozitate, și fenomenul auto a început să se îmbolnăvească de grave disfuncţii. Virusul care roade încet dar sigur robusteţea structurilor automobilistice se numește penurie de benzină. Șirurile nesfârșite de mașini așteptându-și rândul în faţa pompelor de benzină au devenit un peisaj cotidian pe multe meridiane ale lumii. Ore lungi, la volanul mașinilor lor înstate, conducătorii auto au ocazia să bombăne în așteptarea rândului la furtunul salvator. Așteptarea e timp și timpul e bani. Iar preţul galonului de benzină urcă, urcă…

Trebuie întreprins ceva în favoarea cetăţeanului care îşi risipeşte timpul la ultra-aglomeratele pompe de carburant — și-a zis într-o zi Sandy Hoffman din orașul american Beverly Hills. Ceva în favoarea cetăţeanului, dar și pentru buzunarul meu de om întreprinzător, a gândit același. Drept care a pus pe roate o afacere originală, speculând cu talent situaţia nou creată.

Cheia business-ului a constituit-o o agenţie deschisă de domnul Hoffman. Orice proprietar de auto mobil care dorea să scape de corvoada cozilor la staţiile de benzină, se putea abona, contra 150 de dolari pe lună, la serviciile agenţiei. Salariaţii acesteia preluau mașinile abonaţilor, se înfiinţau la locurile de alimentare și stăteau ore întregi la rând, până li se făcea plinul rezervorului. Apoi restituiau mașina proprietarului, care pornea cu ea la treburile lui.

Nu avem informaţii despre trăinicia agenţiei de la Beverly Hills, dar, pentru fenomenul auto care a început să şchioapete, ideea lui Sandy Hoffman nu este un picior sănătos, ci doar o cârjă. Adică un paleativ. Automobilul zilelor noastre rămâne în mare suferinţă. Virusul inaniţiei îl devoră. Și până ce dieteticienii îi vor prescrie un nou meniu, până ce noul meniu se va găsi din abundenţă, până ce automobilul va căpăta un stomac reciclat, în stare să digere noua hrană, expoziţia din apropierea orașului texan Amarillo crește văzând cu ochii.

A, nu ştiţi ce expoziţie este acolo?

Acolo, proprietarul unei ferme a amenajat un teren uriaș, săpând o mulţime de gropi betonate. În fiecare groapă au fost introduse, prin bunăvoinţa unor puternice macarale, diferite mărci de automobile, de la apariţia acestora și până în prezent. Un șir de gropi încă neocupate așteaptă să primească exponate de ultimă oră. Căci întreaga expoziţie a fost organizată în scopul de a „eterniza” amintirea limuzinelor care, actualmente, nu mai au trecere datorită crizei energiei.

Automobilul — măcar cel realizat în varianta benzinofagă — pare a se îndrepta inexorabil către groapă. Destinul său istoric alunecă spre declin. Dacă de 80 de ani vorbim de zeul-automobil, acum e momentul ca un nou Richard Wagner să compună, inspirat de realitatea contemporană, un nou „Amurg al zeilor”.

După el va rămâne însă un alt om, modelat pe vecie de mania volanului. Un om pentru care autoturismul e un drog, o filosofie, un mod de viaţă. Un om care nu va putea trăi fără autoturism. Și care, dacă va fi nevoie, se va băga el însuși în carburatorul motorului, sacrificându-se pentru ca mașina să meargă mai departe.

Acest om, în care ne recunoaştem cu îngrijorare, dar și cu perversă plăcere, este — fie-mi îngăduit să lansez un termen în premieră mondială — **AUTO-HOMO-BILUL.**

Autohomobilul este individul pentru care universul însuși are patru roţi. Prin „autobiografie”, el înţelege „biografia automobilului” și o redactează în consecinţă („M-am născut în anul 1934, dar abia în 1959 am obţinut permisul de șofer amator…”). Latina lui nu ambiţionează să depășească orizontul expresiei *Fiat Lux,* prin care, natural, denumește tipul de automobil Fiat-128. Întreaga ordine a firii se supune în mintea lui unui centru unic, care este automobilul. Chenzina i se împarte în banii de benzină și restul. Timpul liber i se divide în ore Petre cute la volan și ore

consumate cu operaţiunile curente de întreţinere a motorului și caroseriei. Pentru el societatea umană este despărţită în două de o frontieră afectivă. De-o parte, restul automobiliștilor pe care nu poate să-i sufere, de cealaltă, pietonii pe care îi dispreţuiește.

Pe tărâmul automobilului, concepţiile filosofice se înfruntă la fel de tăios ca pretutindeni în viaţă.

Idealismul subiectiv-auto alunecă și el înspre o mis tică de natură aparte. Zeificarea automobilului, cul tul motorului și al vitezei pe patru roţi s-au răspândit printre mulţi semeni de-ai noștri. Trăiesc printre noi oameni care pun automobilul înaintea moralei, înaintea dreptăţii, înaintea omului. Nenumărate căsnicii s-au spart ori s-au lipit, doar de dragul unei mașini.

În unele ţări occidentale i s-a recunoscut auto mobilului până și dreptul de a dialoga liber cu dumnezeu. Pentru exercitarea acestui drept există biserici unde accesul la volan este permis până în faţa sacerdotului. Preotul predică pe limba lui, automobilul ambalează pe limba sa. Credinciosul nu mai îngenunchează înaintea icoanelor, ci șade comod în spatele parbrizului. Mașina a răpit divinităţii o parte din prestigiu, s-a încununat cu un fragment din nimbul acesteia. Este începutul unui neo-politeisim.

Câte automobile, atâţia zei.

Pe poziţii opuse, pragmaticii drumului public. Cei care nu-și fac chip cioplit din mașină, ci o socotesc un bun material, o simplă unealtă a necesităţii. Dar o unealtă indispensabilă. Prin ea se poate accede la putere, la fală, la câștig. Putere asupra șoselelor, fală asupra vecinilor, câștig asupra buzunarului.

Chiar un automobil vechi, uzat fizic și moral, poate fi exploatat până dincolo de limitele resurselor sale, în virtutea acestei filosofii. Tehnica este următoarea:

Cu ultimele sforţări ale rablei se înscenează o „neglijenţă” de 100 km pe oră în dreptul unui post de control radar. Urmează 2 — 300 metri de așteptare emoţionată (trebuie să mă oprească, imposibil să nu fi fost atenţi tocmai când am trecut eu!) în sfârșit, marea clipă mult așteptată — un miliţian care face semnul acela binecuvântat al opririi pe partea dreaptă a carosabilului. Încruntarea lui, promiţătoare de fericire…

— Actele dumneavoastră. Radarul a înregistrat 101 kilometri pe oră, în localitate.

Bucurie nestăpânită.

— Plătesc amenda cu dragă inimă, dar fii dumneata drăguţ și dă-mi în scris treaba asta. Că am depășit 100 de kilometri pe oră. Și pune neapărat și data…

— Să vă dau în scris? La ce vă trebuie?

— Ca să pot vinde mașina cu un preţ mai bun!

Se vinde, se cumpără.

Nepăsători la semnalele de alarmă ale crizei de carburanţi, nezdruncinaţi în fanatismul lor automobilistic de escaladarea costurilor benzinei, fenomen mondial obiectiv, oamenii vor mașină, solicită maşină, așteaptă mașină, plătesc mașină.

Oameni, vă iubesc, dar nu vă înţeleg!

Un reporter de ziar a revenit uluit dintr-o oare care instituţie. Pusese acolo întrebarea:

— Ei, tovarăși, cum staţi cu autodotarea?

I se răspunsese:

— Excelent! Contabilul șef un Fiat, Vasilescu de la plan o Dacie și eu un Trabant.

Quo vadis, Homine?

Mai este și filosofia simboliștilor. Guvernaţi de principiul „Dacă automobilul mă ruinează, n-o să-l mai folosesc. Dar totuși să-l am. Așa, ca simbol”.

Sunt cei ce alocă lunar benzinei o sumă fixă. Să zicem, 100 de lei. Dacă litrul costă 7 lei, voi merge de 15 litri. Dacă el costă 10 lei, voi merge de 10 litri.

Dacă va ajunge să coste 25 de lei, mă voi târâi de 4 litri. Câţiva kilometri, acolo. Dar voi fi șofer, stăpân pe mașina mea. Nu ospăţ, dar măcar o gustărică din beţia vitezei. Simbol!

Cea mai sănătoasă filosofie aparţine automobiliștilor sirieni. Ea generează o atitudine de înţelepciune, ce se cristalizează într-un gest, balansarea mânui în plan vertical, cu degetele împreunate la vârfuri. În loc de tratate groase, doldora de percep tele gânditorilor, un singur cuvânt miraculos: *Șoy!*

Asta înseamnă „încet, n-are rost să te grăbești, fii calm”. Gestul și cuvântul pacifică șoselele Siriei, ca prin farmec. Viteza reintră în matca bunului simţ.

Accidentele auto nu găsesc teren propice să se înrădăcineze și caută clienţi pentru funebrele statistici aiurea, pe alte șosele, ale altor ţări.

Șoy — eșantion de mister oriental îmblânzind bolizii născuţi pe benzile de montaj ale occidentului.

Dar limba siriană nu este de circulaţie universală. Vorbitorii altor graiuri nu dispun de instrumentul *Șoy* pentru a se calma atunci când sunt la volan. Consecinţa — o hecatombă pe șosele. Sociologii accidentelor se iau cu mâinile de cap. Automobilul a început prin a fi un mod de viaţă și continuă prin a fi un mod de plecare dintre cei vii. Om și mașină, înfrăţiţi întru destin, se dezagregă în particule elementare…

M-am întrebat și eu, adeseori, ca toată lumea, ce e de făcut? Cum pot domina flagelul concetăţenii mei de pe planeta pământ?

O soluţie (parţială) ar fi studiul aprofundat al regulilor politeţii. Politeţea la volan este o altă formă, universal aplicabilă, a cuvântului sirian *Șoy.*

Și dacă vrem să ne familiarizăm cu ea, să-i studiem pe englezi. Politeţea englezească, deși este considerată rece, rămâne totuși o expresie a calmului britanic. Un calm exersat îndelung pe timp de ceaţă. Automobilul englez este condus cu prudenţă, calm și politeţe de un șofer care s-a născut într-o zi ceţoasă și și-a petrecut o bună parte din viaţă orbecăind pe șosele unde vizibilitatea trebuie să ţi-o tai cu cuţitul. Când nu vezi nimic înainte, nu te pot năpusti pe patru roţi unde e opacitatea mai mare – asta e toată cheia secretului.

Exact așa gândea și *mister* Ronald David, un automobilist londonez înecat într-o ceaţă compactă, pe când încerca să distingă carosabilul de trotuar prin cartierul Soho al metropolei insulare. Cu ochii oţeliţi, vrând parcă să despice meteorul în două, David avansa prudent luându-se după lumina farurilor sale galbene.

În același timp, dar din sens invers, un concitadin de-al său proceda la fel. Întâi li s-au întâlnit luminile, apoi barele de protecţie din faţă. Poc! Un impact moderat, așa cum le stă bine la doi englezi înceţoșaţi.

Ca un adevărat gentleman, mr. David s-a dat jos din mașină și s-a dus lângă portiera celuilalt, luându-și politicos greșeala asupra lui. Când ești bine asigurat și plătește firma, ce mai contează!

— *Mea culpa!*

Celălalt i-a răspuns la fel de politicos:

— James Armitage. Ar trebui însă să fiţi ceva mai prudent, domnule Culpa!…

Dar noi, cei care nu beneficiem de ceaţă, noi care nu avem la îndemână acest instrument perfect de șlefuire a politeţii, noi ce ne facem?

De aceea vin și vă spun, vă implor acum, la încheierea cărţii: singura soluţie e să vă faceţi la loc pietoni, așa cum aţi fost mii de ani și n-a murit nimeni din asta. Lăsaţi baltă automobilul, e scump.

Părăsiţi-l în garaje, e periculos. Abandonaţi-l pe câmpuri și așteptaţi cu toată încrederea era trotua relor rulante și a trenurilor pe pernă magnetică.

Timpul de care vă vorbesc nu e chiar atât de îndepărtat cum credeţi. Lăsaţi benzina în pace, îngăduiţi petrolului să-și găsească adevărata vocaţie în materiale plastice, în lacuri, coloranţi și alte chimicale. Economisiţi banii de mașină și luaţi copiilor cât mai multe dulciuri.

Și când veţi deveni în fine înţelepţi, când n-o să mai supraaglomeraţi listele de înscriere la mașinile vândute prin I.D.M.S., când depozitele de automobile vor fi înţesate, iar șoselele libere și strălucitoare în bătaia soarelui, când vă veţi convinge în fine că e o prostie să investiţi răbdare, bani și nervi în pro curarea unui bun nociv care distruge, poluează, ameninţă, scoate peri albi, ruinează, asurzește, scurtează speranţa medie de viaţă, alimentează invidii și vă învrăjbește cu rudele și cu prietenii, ei bine, când toate acestea se vor întâmpla, ceea ce vă doresc să fie cât mai repede…

…atunci voi ieși eu din umbră și cu banii jos îmi voi cumpăra unul din primele automobile Oltcit.

Fără să fiu nevoit să-mi mai aștept rândul la programare, fără concurenţă și fără jenă.

Trebuie să devin și eu automobilist la casa mea, nu?

CUPRINS

Demaraj 2
Mașina noastră cea de toate… visele 5
Clasorul cu mărci… auto 10
Cumpăr ieftin mașină scumpă 14
Școlari la ora de volan 20
Lămâia pe șosele 26
Astăzi șofăm în familie 32
Șoferi de duminică 38
Film auto de lung kilometraj 44
Prima la dreapta, a doua la stânga 50
Trei pe două locuri 57
Între noi, șoferii 63
Două picioare contra patru roţi 69
Necazuri… la cutia de viteze 75
Când carburant e… alcoolul 81
Agentul de circulaţie cu și fără… mănuși 87
În jurul unui carambol 94
Invitaţie la salonul… auto 99
Servicii și deservicii la Autoservice 105
Alfa Romeo și… Julieta 111
Două inimi și-un motor 120
Prea mic pentru un volan atât de mare 125
Șperaclul de… contact 131
Atenţiune, animale! 139
Volanul, brăţară de aur 145
Alo, taxi! (Șah cu… taxiuri) 151
Vine, vine autobuzul… (!?) 158
Acei oameni ciudaţi și mașinile lor uimitoare… 165
Claxoane pe… celuloid 171
Accelerând după o stea 177
La început a fost ideea 185
Auto-story 191

EDITURA SPORT-TURISM

Şofer — pieton — agent de circulaţie. Iată triunghiul fatidic al reţelelor rutiere, personajele fundamentale ale marii epopei moderne a secolului XX, pe care, cu voia dumneavoastră, îmi îngădui să o numesc : AUTO — STORY.

...Acestea fiind zise, să ne exprimăm satisfacţia că în tematica aleasă de noi le sîntem superiori lui Homer, lui Dante şi chiar lui Shakespeare, scriitori cu oarecare filon epopeic şi dramatic, dar total ignoranţi la capitolul auto.

Aşadar vom semnaliza stînga, cum scrie la regulament, şi vom demara, ieşind în lumea largă şi veselă a automobilului.

LEI 8,50